

أكاديمية الحنفورد للدراسات العالية
بالتعاون مع جامعة أسيوط

بعض النواصر المزاجية
وأساليب المعاملة الوالدية كما يتركها الأبناء
وعلاقتها بارتكاب الحوادث المرورية

ورقة مقدمة من

محمد بن علي سمران البنيان الحربي

للحصول على درجة

دكتوراه الفلسفة في التربية

" علم نفس تربوي "

إشراف

الدكتور

ثابت محمد صالح القحطاني

أستاذ مناهج البحث المساعد

بكلية التربية جامعة أم القرى

الأستاذ الدكتور

أحمد عثمان صالح طنطاوي

أستاذ علم النفس التربوي

بكلية التربية جامعة أسيوط

١٤١٩هـ - ١٩٩٨م

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



أكاديمية أكسفورد للدراسات العالية
بالتعاون مع جامعة أسيوط

بعض الخطائص المزاجية وأساليب المعاملة الوالدية كما يدركها الأبناء وعلاقتها بارتكاب الحوادث المرورية

ورئاسة مفرمة من

محمد علي سمران البنيان الحربي

للحصول على درجة
دكتوراه الفلسفة في التربية
" علم نفس تربوي "

إشراف

الدكتور

ثابت محمد صالح القحطاني

أستاذ مناهج البحث المساعد
بكلية التربية - جامعة أم القرى

الأستاذ الدكتور

أحمد عثمان صالح طنطاوي

أستاذ علم النفس التربوي
بكلية التربية - جامعة أسيوط

١٤١٩هـ - ١٩٩٨م

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

تم مناقشة هذه الرسالة يوم الثلاثاء الموافق ٣ جمادي الأولى
١٤١٩ هـ الموافق ٢٥ من أغسطس ١٩٩٨ م ، وتكونت لجنة الحكم على
الرسالة من :

- ١- الأستاذ الدكتور/ فؤاد عبد اللطيف أبوحطب
أستاذ علم النفس التربوي
بكلية التربية - جامعة عين شمس •
رئيساً " ومناقشاً "
 - ٢- الأستاذ الدكتور/ صلاح عبد المنعم حوטר
أستاذ علم النفس التربوي
ونائب رئيس جامعة حلوان " سابقاً " •
" مناقشاً "
 - ٣- الأستاذ الدكتور/ أحمد عثمان صالح طنطاوي
أستاذ علم النفس التربوي
بكلية التربية - جامعة أسيوط •
" مشرفاً "
 - ٤- الدكتور/ ثابت محمد صالح القحطاني
أستاذ مناهج البحث المساعد
بكلية التربية - جامعة أم القرى •
" مشرفاً "
- وقد أوصت لجنة الحكم على الرسالة بمنح الطالب درجة دكتوراه الفلسفة
في التربية " تخصص علم نفس تربوي " ، وأوصت بطبع الرسالة وتداولها مع
الجامعات ، ومراكز البحوث المتخصصة •

الإهداء

مع أسمى آيات الحب والولاء والتقدير أهدي
ثمرة جهدي هذا المتواضع إلى صاحب السمو الملكي
الأمير نايف بن عبد العزيز وزير الداخلية الذي جعل
السلامة المرورية وأمن المواطن همّه الأول ، حتى
أصبح الأمن في وطننا مضرب الأمثال .

الباحث

شكر وتقدير

أبدأ بشكر الله الذي أنعم عليّ بنعمة الإسلام ونعمة العلم وأكرمني بإتمام هذه الدراسة ، وأصلي وأسلم على سيدنا محمد وعلى آله وصحبه أجمعين .

واعترافاً لكل ذي فضل بفضلته يسعدني أن أتقدم بخالص شكري إلى أستاذي الفاضل الأستاذ الدكتور/ أحمد عثمان صالح طنطاوي أستاذ علم النفس التربوي بكلية التربية بجامعة أسيوط والذي يعمل حالياً أستاذاً بقسم علم النفس بكلية العلوم الاجتماعية بجامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية بالرياض ، على تفضله بالإشراف على هذه الرسالة وعلى ما قدم لي من توجيه وإرشاد ، فقد كانت آراؤه القيمة وتوجيهاته السديدة خير معين لي في هذه الدراسة التي عاشها معي خطوة بخطوة منذ أن كانت فكرة حتى برزت إلى حيز الوجود فجزاه الله عني خير الجزاء وجعل ذلك في ميزان حسناته .

كما يسعدني أن أتقدم بجزيل الشكر والتقدير إلى أستاذي الفاضل الدكتور/ ثابت محمد صالح القحطاني ، أستاذ مناهج البحث المساعد بكلية التربية بجامعة أم القرى بمكة المكرمة على تفضله بالإشراف على هذه الرسالة وعلى اهتمامه ، فله مني جزيل الشكر والتقدير .

كما أقدم خالص شكري وتقديري إلى جميع المسؤولين في جامعة أسيوط وعلى رأسهم مدير الجامعة حفظه الله ، وعميد كلية التربية ، وكذلك أقدم خالص الشكر لمعالي مدير جامعة أم القرى ،

وعميد كلية التربية ، ورئيس قسم علم النفس ، على ما قدموه من
عون لي في هذه الدراسة ، والشكر موصول إلى القائمين على أكاديمية
أكسفورد للدراسات العالية .

وأخص بالشكر الأستاذ الدكتور/ أحمد بسام الساعي ، الذي قدم
لي العون في تسجيل هذه الدراسة جزاه الله عني خير الجزاء ، كما
أتوجه بشكري إلى الأستاذ الدكتور/ يوسف عوض ، على ما قدمه لي
من عون لإتمام هذه الدراسة .

وأقدم بخالص الشكر والتقدير إلى الدكتور/ عوض الجميعي ،
أستاذ النقد والبلاغة بجامعة أم القرى ، على تفضله بمراجعة لغة
البحث .

كما يسعدني أن أقدم شكري وتقديري لصاحب المعالي مدير
الأمن العام ونائبه ، ومدير شرطة منطقة مكة المكرمة ، ومدير شرطة
العاصمة المقدسة ، وزملائي الضباط في مكة المكرمة ، وجدة والطائف
على ما قدموه لي من عون ومساعدة وتوجيه .

كما أعرب عن شكري وتقديري للأساتذة الدكتور/ فاروق عبد
السلام ، والدكتور/ ميسرة كايد طاهر ، والدكتور/ نبيل السيد ،
والدكتور/ إبراهيم أبو سعيد على ما بذلوه من عون وما قدموه لي من
جهد وتوجيه رغم مشاغلهم وظروفهم .

ولا يفوتني أن أتقدم بالشكر الصادق للأخوين الفاضلين الأستاذ/
هاشم الأهدل ، والأستاذ/ بختيار شامي ، بجامعة أم القرى على ما بذلوه
من جهد في تحليل بيانات الدراسة بالحاسب العلمي بجامعة أم القرى .

ويجدر بي ألا أنسى وافر الشكر والتقدير للأستاذة / ميسون
البنيان ، بقسم اللغة الإنجليزية بكلية التربية ، على جهودها المشكور في
مراجعة ترجمة ملخص الدراسة .

كما أقدم خالص الشكر والتقدير للأستاذ / عبد الحي فضل أحمد
العلي ، على جهوده المتواصلة في طبع وتنسيق هذه الرسالة حتى
خروجها بهذا الشكل .

وأخيراً أقدم أسمى معاني الحب والتقدير لوالديّ حفظهما الله
وزوجتي وأبنائي وأتمنى من الله المولى عز وجل أن يثيبهم ويجزيهم
خير الجزاء على توفيرهم البيئة الملائمة لإتمام هذه الدراسة .

الباحث

فهرس الموضوعات

رقم الصفحة	الموضوع
٢٣-٢	الفصل الأول: التعريف بالدراسة
٣	مقدمة الدراسة
٢١	مشكلة الدراسة
٢١	تساؤلات الدراسة
٢٢	أهداف الدراسة
٢٢	أهمية الدراسة
٢٣	مصطلحات الدراسة
٣٩-٢٥	الفصل الثاني : الإطار النظري للدراسة
٢٦	تفسير أسباب الحوادث المرورية
٢٦	أولاً : الفرضيات التي تفسر توزيع الحوادث المرورية
٢٦	(أ) الفرضية الأولى : عامل المصادفة
٢٧	(ب) الفرضية الثانية : التعادلية في التوزيع
٢٧	(ج) الفرضية الثالثة : القابلية المطردة
٢٨	(د) الفرضية الرابعة : التكوين النفسي البيولوجي
٢٨	ثانياً: النظريات التي تفسر وقوع الحوادث :
٢٩	(أ) النظرية القدرية
٢٩	(ب) النظرية الطبية
٢٩	(ج) نظرية التحليل النفسي
٢٩	(د) النظرية التجريبية
٣٠	ثالثاً: نموذج دارت وماكنزي لتفسير أسباب الحوادث : يتكون من :
٣١	(أ) العوامل الفيزيائية والميكانيكية :
٣١	١- دور السيارة في وقوع الحوادث

فهرس الموضوعات

الموضوع	رقم الصفحة
٢- دور الظروف البيئية في وقوع الحوادث	٣٢
- أثر الظلام في وقوع الحوادث	٣٢
- أثر اختلاف شهور السنة في وقوع الحوادث ..	٣٢
- أثر الكفاية الهندسية للطريق علي الحوادث	٣٣
- أثر السمات الديموجرافية في وقوع الحوادث	٣٣
ب - العوامل الإنسانية وحوادث المرور :	٣٤
- السمات النفسية والحوادث	٣٤
- حالة السائق أثناء وقوع الحادث	٣٨
رابعاً : سلوك قيادة السيارات	٣٨
خامساً : علاقة الحوادث المرورية بالخصائص المزاجية وأساليب المعاملة الوالدية	٣٩
الفصل الثالث : الدراسات السابقة وتساؤلات الدراسة	٤١-٦٣
أولاً : دراسات تناولت المتغيرات الشخصية وعلاقتها بإرتكاب الحوادث المرورية	٤٢
ثانياً : دراسات تناولت أثر العمر وسلوك قيادة المركبة في إرتكاب الحوادث المرورية	٤٧
ثالثاً : دراسات تناولت أثر الخصائص المزاجية لقائد المركبة في ارتكاب الحوادث المرورية	٥٨
رابعاً : دراسات تنبؤية عن حوادث المرور في المملكة العربية السعودية	٥٩
- خلاصة وتعقيب على الدراسات السابقة	٦٠
خامساً : تساؤلات الدراسة	٦٣

فهرس الموضوعات

الموضوع	رقم الصفحة
الفصل الرابع / الخطة والإجراءات	٦٤-٨٤
أولاً : مجتمع الدراسة :	٦٥
(أ) العينة التمهيدية	٦٥
(ب) العينة الأساسية	٦٧
(ج) خصائص عينة الدراسة	٦٧
ثانياً : أدوات الدراسة :	٧٨
(أ) اختبار الحالة المزاجية لقائدي المركبات :	٧٨
- عوامل اختبار الحالة المزاجية	٧٨
- تصحيح الاختبار	٨١
- تقدير ثبات الاختبار	٨١
- تحديد صدق الاختبار	٨١
(ب) اختبار أساليب المعاملة الوالدية :	٨٢
- عوامل اختبار أساليب المعاملة الوالدية	٨٢
- تصحيح الاختبار	٨٤
- تقدير ثبات الاختبار	٨٤
- تحديد صدق الاختبار	٨٤
الفصل الخامس : نتائج الدراسة	٨٦-١٠٣
أولاً : الإجابة عن تساؤلات الدراسة	٨٧
ثانياً : تفسير نتائج الدراسة	٩٤
توصيات الدراسة	١٠٠
البحوث المقترحة	١٠٣

فهرس الموضوعات

الموضوع	رقم الصفحة
ملخص الدراسة	١٠٧-١٠٤
الملخص باللغة العربية	١٠٤
الملخص باللغة الأجنبية	١٠٦
مراجع الدراسة	١٢٠-١٠٨
ملاحق الدراسة	١٥٢-١٢١

فہرس الجداول

رقم الجدول	عنوان الجدول	رقم الصفحة
١	يوضح الزيادة في أعداد السيارات المسجلة في المملكة العربية السعودية خلال الفترة من عام ١٣٩٤هـ / ١٩٧٤م إلى عام ١٤١٧هـ / ١٩٩٧م	٤
٢	يوضح الزيادة في أطوال الطرق في المملكة العربية السعودية خلال الفترة من عام ١٣٩٤هـ / ١٩٧٤م إلى عام ١٤١٦هـ / ١٩٩٦م	٦
٣	يوضح الزيادة في أعداد الحوادث المرورية والمصابين والمتوفين بالمملكة خلال الفترة من عام ١٣٩٤هـ / ١٩٧٤م إلى عام ١٤١٧هـ / ١٩٩٧م	٩
٤	يوضح معدل الوفيات بسبب حوادث السيارات لكل ١٠٠٠ ر ١٠٠ نسمة من السكان في بعض الدول المختلفة ١٤١٤هـ / ١٩٩٤م	١٢
٥	يوضح توزيع حوادث المرور بالمملكة وفق أسباب الحادث خلال الفترة من عام ١٤٠٤هـ / ١٩٨٤م إلى عام ١٤١٧هـ / ١٩٩٧م	١٦
٦	يوضح توزيع أفراد عينة الدراسة التمهيدية حسب المدن والمستوى الدراسي	٦٦
٧	يوضح توزيع أفراد عينة الدراسة التمهيدية حسب العمر	٦٦
٨	يوضح توزيع أفراد عينة الدراسة الأساسية حسب المدن التي يعيشون فيها	٦٧

فہرس الجداول

رقم الجدول	عنوان الجدول	رقم الصفحة
٩	يوضح توزيع عينة الدراسة الأساسية بين مرتكبي الحوادث وغير مرتكبي الحوادث حسب العمر الحوادث	٦٨
١٠	يوضح مستوى تعليم أفراد عينة الدراسة الأساسية بين مرتكبي الحوادث وغير مرتكبي الحوادث الحوادث	٦٩
١١	يوضح مستوى تعليم الآباء في عينة الدراسة الأساسية بين مرتكبي الحوادث وغير مرتكبي الحوادث الحوادث	٧٠
١٢	يوضح المجالات المهنية لآباء الأفراد في عينة الدراسة الأساسية بين مرتكبي الحوادث وغير مرتكبي الحوادث الحوادث	٧١
١٣	يوضح مستوى تعليم الأمهات في عينة الدراسة الأساسية بين مرتكبي الحوادث وغير مرتكبي الحوادث الحوادث	٧٢
١٤	يوضح المجالات المهنية لأمهات عينة الدراسة الأساسية بين مرتكبي الحوادث وغير مرتكبي الحوادث الحوادث	٧٣
١٥	يوضح تصنيف أفراد عينة الدراسة الأساسية إلى فئات تبعاً لعدد مرات وقوع حوادث التصادم ونسبتهم في كل فئة الحوادث	٧٤
١٦	يوضح تصنيف أفراد عينة الدراسة الأساسية إلى فئات تبعاً لعدد مرات وقوع حوادث الانقلاب ونسبتهم في كل فئة الحوادث	٧٥

فهرس الجداول

رقم الجدول	عنوان الجدول	رقم الصفحة
١٧	يوضح تصنيف أفراد عينة الدراسة الأساسية إلى فئات تبعاً لعدد مرات وقوع حوادث التصادم مع أجسام ثابتة ونسبتهم في كل فئة	٧٥
١٨	يوضح تصنيف أفراد عينة الدراسة الأساسية إلى فئات تبعاً لعدد مرات وقوع حوادث دهس المشاة ونسبتهم في كل فئة	٧٦
١٩	يوضح تصنيف أفراد عينة الدراسة الأساسية إلى فئات تبعاً لنوع الحوادث التي وقعت ونسبتهم في كل فئة .	٧٦
٢٠	يوضح أرقام فقرات اختبار الحالة المزاجية وتشبعاتها بعامل الاندفاع	٧٩
٢١	يوضح أرقام فقرات اختبار الحالة المزاجية وتشبعاتها بعامل امتداد فترة الانتباه والمثابرة	٧٩
٢٢	يوضح أرقام فقرات اختبار الحالة المزاجية وتشبعاتها بعامل الإقتراب - الإنسحاب	٧٩
٢٣	يوضح أرقام فقرات اختبار الحالة المزاجية وتشبعاتها بعامل التكيفية	٨٠
٢٤	يوضح أرقام فقرات اختبار الحالة المزاجية وتشبعاتها بعامل تشتت الانتباه	٨٠
٢٥	يوضح أرقام فقرات اختبار الحالة المزاجية وتشبعاتها بعامل حدة ردة الفعل	٨٠
٢٦	يوضح أرقام فقرات اختبار الحالة المزاجية وتشبعاتها بعامل الطبع	٨٠

فهرس الجداول

رقم الجدول	عنوان الجدول	رقم الصفحة
٢٧	يوضح أرقام فقرات اختبار أساليب المعاملة الوالدية وتشبعاتها بعامل التقبل	٨٣
٢٨	يوضح أرقام فقرات اختبار أساليب المعاملة الوالدية وتشبعاتها بعامل الضبط	٨٣
٢٩	يوضح أرقام فقرات اختبار أساليب المعاملة الوالدية وتشبعاتها بعامل عدم الإتساق	٨٣
٣٠	يوضح أرقام فقرات اختبار أساليب المعاملة الوالدية وتشبعاتها بعامل الرفض	٨٣
٣١	يوضح أرقام فقرات اختبار أساليب المعاملة الوالدية وتشبعاتها بعامل التباعد	٨٤
٣٢	يوضح قيمة " ت " في الخصائص المزاجية بين الأفراد مرتكبي الحوادث المرورية وأقرانهم غير مرتكبي الحوادث المرورية على الإطلاق	٨٧
٣٣	يوضح قيمة " ت " في الخصائص المزاجية بين الأفراد مرتكبي الحوادث المرورية المتكررة وأقرانهم الذين وقعت لهم حادثة مرورية واحدة	٨٩
٣٤	يوضح قيمة " ت " في أساليب معاملة الآباء بين الأفراد مرتكبي الحوادث المرورية وأقرانهم غير مرتكبي الحوادث المرورية على الإطلاق	٩٠
٣٥	يوضح قيمة " ت " في أساليب معاملة الأمهات بين الأفراد مرتكبي الحوادث المرورية وأقرانهم غير مرتكبي الحوادث المرورية على الإطلاق	٩١

فهرس الجداول

رقم الجدول	عنوان الجدول	رقم الصفحة
٣٦	يوضح قيمة " ت " في أساليب المعاملة الوالدية بين آباء وأمهات أفراد عينة الدراسة غير مرتكبي الحوادث المرورية على الإطلاق	٩٢
٣٧	يوضح قيمة " ت " في أساليب المعاملة الوالدية بين آباء وأمهات أفراد عينة الدراسة مرتكبي الحوادث المرورية	٩٣

فهرس الأشكال

رقم الشكل	الشكل	رقم الصفحة
١	يوضح أعداد السيارات المسجلة سنوياً بالمملكة العربية السعودية خلال الفترة من عام ١٣٩٤هـ / ١٩٧٤م إلى عام ١٤١٧هـ / ١٩٩٧م	٥
٢	يوضح أطوال الطرق بالمملكة العربية السعودية خلال الفترة من عام ١٣٩٤هـ / ١٩٧٤م إلى عام ١٤١٦هـ / ١٩٩٦م	٧
٣	يوضح أعداد الحوادث المرورية بالمملكة خلال الفترة من عام ١٣٩٤هـ / ١٩٧٤م إلى عام ١٤١٧هـ / ١٩٩٧م ..	١٠
٤	يوضح أعداد المصابين في الحوادث المرورية بالمملكة العربية السعودية خلال الفترة من عام ١٣٩٤هـ / ١٩٧٤م إلى عام ١٤١٧هـ / ١٩٩٧م	١٠
٥	يوضح أعداد المتوفين في الحوادث المرورية بالمملكة العربية السعودية خلال الفترة من عام ١٣٩٤هـ / ١٩٧٤م إلى عام ١٤١٧هـ / ١٩٩٧م	١١
٦	يوضح نسبة الوفيات نتيجة الحوادث المرورية حسب العمر	١٤
٧	نموذج دارت وماكنزي لتفسير حوادث السيارات	٣٠
٨	يوضح نسبة توزيع أفراد عينة الدراسة الأساسية مرتكبي الحوادث وغير مرتكبي الحوادث حسب العمر	٦٨
٩	يوضح نسبة توزيع عينة الدراسة الأساسية مرتكبي الحوادث وغير مرتكبي الحوادث حسب المستوى الدراسي ..	٦٩

فهرس الملاحق

م	الموضوع	صفحة
١	ملحق رقم ١ : اختبار الحالة المزاجية لقائدي المركبات ٠٠	١٢١
٢	ملحق رقم ٢ : يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار الحالة المزاجية لقائدي المركبات " قبل التدوير "	١٢٥
٣	ملحق رقم ٣ : يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار الحالة المزاجية لقائدي المركبات " بعد التدوير "	١٣٣
٤	ملحق رقم ٤ : اختبار أساليب المعاملة الوالدية	١٤١
٥	ملحق رقم ٥ : يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار أساليب المعاملة الوالدية " قبل التدوير "	١٤٩
٦	ملحق رقم ٦ : يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار أساليب المعاملة الوالدية " بعد التدوير "	١٥١

الفصل الأول

الفصل الأول

التعريف بالدراسة

- مقدمة الدراسة .
- تحديد مشكلة الدراسة .
- تساؤلات الدراسة .
- أهداف الدراسة .
- أهمية الدراسة .
- مصطلحات الدراسة .

المقدمة :

تعد حوادث المرور ، من أهم و أخطر المشكلات التي تعاني منها دول العالم في العصر الحديث ، لما ينتج عنها من خسائر بشرية ، ومادية تؤثر في التخطيط والتنمية لهذه الدول ، ومن الملاحظ أن تزايد هذه المشكلة يأتي تبعاً للتطور الحضاري والحاجة إلى استخدام السيارات الأمر الذي أدى إلى زيادة أعداد هذه السيارات على الطرق حتى أصبحت حوادثها من المشكلات الرئيسة في هذا العصر .

والمملكة العربية السعودية تعد من الدول التي تعاني من هذه المشكلة ، نتيجة للنهضة التنموية الشاملة التي تعيشها ، والتي كان من نتائجها إنشاء العديد من المشاريع الأساسية الضخمة في مختلف المجالات الصناعية والزراعية والعمرانية وقد صاحب هذه النهضة زيادة هائلة في أعداد السيارات في المملكة العربية السعودية ، وتشير الإحصاءات الصادرة من الإدارة العامة للمرور بالمملكة العربية السعودية إلى زيادة أعداد السيارات المسجلة من عام ١٣٩٤هـ / ١٩٧٤م إلى عام ١٤١٧هـ / ١٩٩٧م من ١١٢٠٤٨ سيارة إلى ٦٣١٣٧١٣ سيارة ، وجدول رقم ١ يوضح الزيادة في أعداد السيارات في المملكة في المدة المشار إليها آنفاً (١٤١٧هـ / ١٩٩٧م ، ٣) **

* الرقم الأول يشير إلى السنة بالهجري والميلادي ، والرقم الثاني يشير إلى الصفحة أو الصفحات .

* هذه الإحصائية هي آخر إحصائية استطاع الباحث التوصل إليها وذلك قبل كتابة تقرير الدراسة .

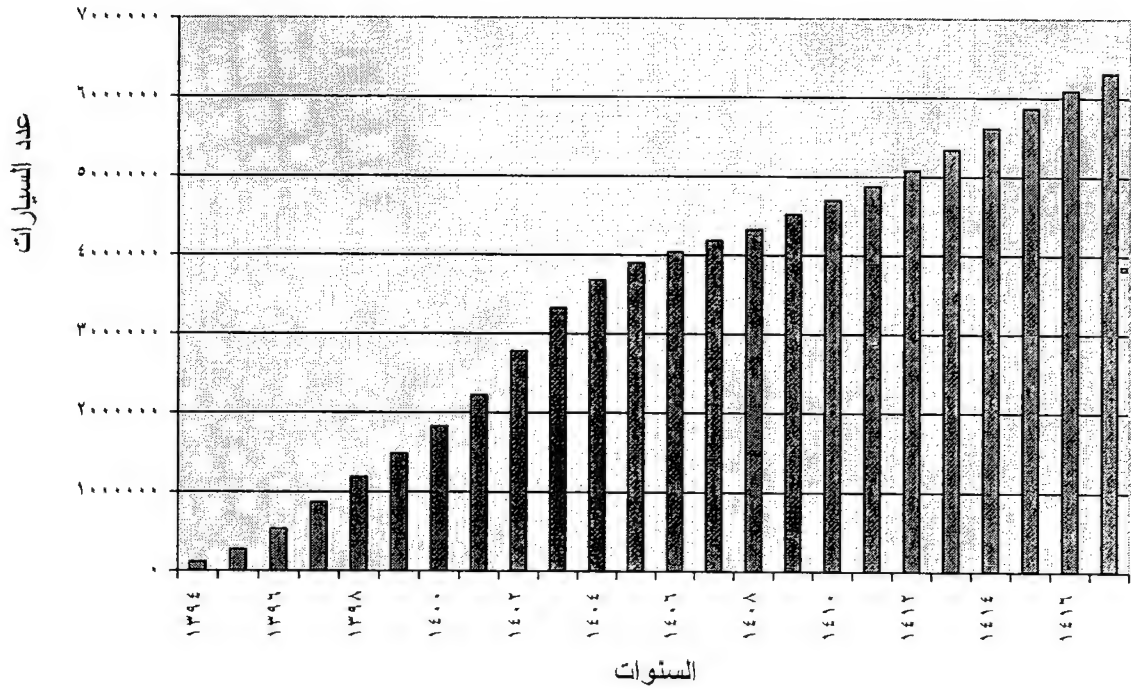
الفصل الأول

جدول ١

يوضح الزيادة في أعداد السيارات المسجلة في المملكة العربية السعودية خلال الفترة من عام ١٣٩٤هـ / ١٩٧٤م إلى عام ١٤١٧هـ / ١٩٩٧م

السنة	عدد السيارات المسجلة سنوياً بالمملكة	العدد التراكمي للسيارات المسجلة	نسبة الزيادة %	السنة	عدد السيارات المسجلة سنوياً بالمملكة	العدد التراكمي للسيارات المسجلة	نسبة الزيادة %
١٣٩٤هـ	١١٢٠٤٨	١١٢٠٤٨	سنة الأساس	١٤٠٦هـ	٢٢٤٣٧٤	٣٩٠١٢٧١	٣٤٨٢
١٣٩٥هـ	١٥٩٣٣٩	٢٧١٣٨٧	٢٤٢	١٤٠٧هـ	١٤٧٠٠٥	٤١٨٥٠١٧	٣٧٣٥
١٣٩٦هـ	٢٦٠٠٨٢	٥٣١٤٦٩	٤٧٤	١٤٠٨هـ	١٤٦٢٥٣	٤٣٣١٢٧٠	٣٨٦٦
١٣٩٧هـ	٣٣٨٥٣٠	٨٦٩٩٩٩	٧٧٦	١٤٠٩هـ	١٩٣٦٧٨	٤٥٢٤٩٤٨	٤٠٣٨
١٣٩٨هـ	٣١٩٩٣٦	١١٨٩٩٣٥	١٠٦١	١٤١٠هـ	١٨٢٥٤٤	٤٧٠٧٤٩٢	٤٢٠١
١٣٩٩هـ	٢٩٠٢٠٧	١٤٨٠١٤٢	١٣٢١	١٤١١هـ	١٦٦٩٧٥	٤٨٧٤٤٦٧	٤٣٥٠
١٤٠٠هـ	٣٤٦٣٦٣	١٨٢٦٥٠٥	١٦٣٠	١٤١٢هـ	٢١١٠٦٤	٥٠٨٥٥٣١	٤٥٣٩
١٤٠١هـ	٣٩٨٤٢٤	٢٢٢٤٩٢٩	١٩٨٦	١٤١٣هـ	٢٥٩٥٠٨	٥٣٤٥٠٣٩	٤٧٧٠
١٤٠٢هـ	٥٥٠٩٠٨	٢٧٧٥٨٣٧	٢٤٧٧	١٤١٤هـ	٢٧٣٦٠١	٥٦١٨٦٤٠	٥٠١٤
١٤٠٣هـ	٥٥٠١٩٨	٢٧٧٥٨٣٧	٢٩٦٨	١٤١٥هـ	٢٤٩٥٣٩	٥٨٦٨١٧٩	٥٢٣٧
١٤٠٤هـ	٣٥٠٨٦٢	٣٣٢٦٠٣٥	٣٣٨١	١٤١٦هـ	٢٢٢٧٦٧	٦٠٩٠٩٤٦	٥٤٣٦
١٤٠٥هـ	١٣٦٧٤١	٤٠٣٨٠١٢	٣٦٠٤	١٤١٧هـ	٢٤٦١٢٠	٦٣١٣٧١٣	٥٦٣٤

هذا كما يوضح شكل ١ الاضطراب المتزايد في أعداد السيارات في المملكة العربية السعودية في الفترة من عام ١٣٩٤هـ / ١٩٧٤م وحتى عام ١٤١٧هـ / ١٩٩٧م .



شكل رقم ١

يوضح الزيادة في أعداد السيارات المسجلة سنوياً بالمملكة العربية السعودية
خلال الفترة من عام ١٣٩٤هـ/١٩٧٤م إلى عام ١٤١٧هـ/١٩٩٧م

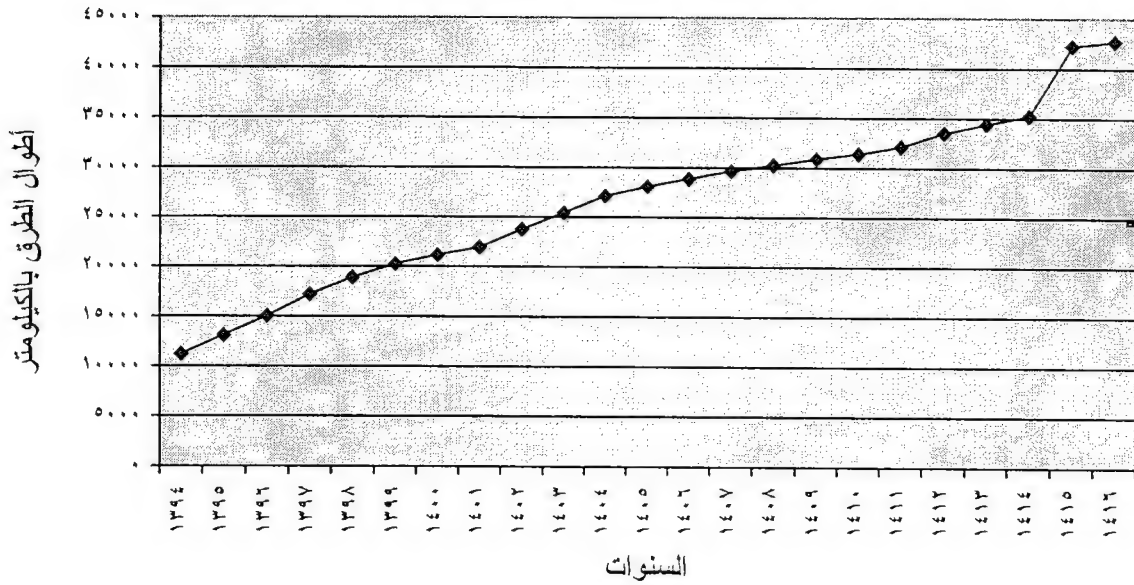
ويرى الباحث أن الزيادة المطردة في أعداد السيارات ترجع إلى عدد
من العوامل منها :

أولاً : زيادة أطوال الطرق في المملكة في المدة من
١٣٩٤هـ/١٩٧٤م إلى ١٤١٦هـ/١٩٩٦م ، كما أشارت الى ذلك
أحدث الإحصاءات الصادرة من وزارة المواصلات في عام ١٤١٦هـ/
١٩٩٦م حيث أوضحت ازدياد أطوال الطرق من ١١٢٣٤ كم إلى
٤٢٧٠٠ كم ، وجدول رقم ٢ ، وشكل رقم ٢ يوضحان ذلك .

جدول ٢

يوضح الزيادة في أطوال الطرق في المملكة العربية السعودية خلال الفترة
من عام ١٣٩٤ هـ / ١٩٧٤ م إلى عام ١٤١٦ هـ / ١٩٩٦ م

السنة	أطوال الطرق (كم)	نسبة الزيادة %	السنة	أطوال الطرق (كم)	نسبة الزيادة %
١٣٩٤ هـ	١١٢٣٤	سنة الأساس	١٤٠٦ هـ	٢٨٨٨٣	٢٥٧
١٣٩٥ هـ	١٣١٢٠	١١٧	١٤٠٧ هـ	٢٩٦٨٧	٢٦٤
١٣٩٦ هـ	١٥٠٣٨	١٣٤	١٤٠٨ هـ	٣٠٢٣٣	٢٦٩
١٣٩٧ هـ	١٧٢٠٠	١٥٣	١٤٠٩ هـ	٣٠٩١٠	٢٧٥
١٣٩٨ هـ	١٨٩٠٠	١٦٨	١٤١٠ هـ	٣١٤١١	٢٨٠
١٣٩٩ هـ	٢٠٢٣٨	١٨٠	١٤١١ هـ	٣٢١٢٩	٢٨٦
١٤٠٠ هـ	٢١١٥٤	١٨٨	١٤١٢ هـ	٣٣٤٨١	٢٩٨
١٤٠١ هـ	٢١٩٢٦	١٩٥	١٤١٣ هـ	٣٤٤١٥	٣٠٦
١٤٠٢ هـ	٢٣٧٥٣	٢١١	١٤١٤ هـ	٣٥٢٥٣	٣١٤
١٤٠٣ هـ	٢٥٤٧٠	٢٢٧	١٤١٥ هـ	٤٢٢٤٩	٣٧٦
١٤٠٤ هـ	٢٧١٣٧	٢٤٣	١٤١٦ هـ	٤٢٧٠٠	٣٨٠
١٤٠٥ هـ	٢٨١٠٥	٢٥٠			



شكل ٢

يوضح الزيادة في أطوال الطرق بالمملكة العربية السعودية خلال الفترة
من عام : ١٣٩٤ هـ / ١٩٧٤ م إلى عام : ١٤١٦ هـ / ١٩٩٦ م

ثانياً : زيادة عدد سكان المملكة من سبعة ملايين نسمة في عام ١٣٩٤ هـ / ١٩٧٤ م إلى (١٦.٩) مليون نسمة حسب آخر احصائية لعدد السكان في المملكة ١٤١٦ هـ / ١٩٩٦ م .

ثالثاً : زيادة حركة الاستيراد وانخفاض الضرائب على السيارات ، حيث بلغ عدد السيارات المستوردة عام ١٣٩٤ هـ / ١٩٧٤ م ١١٢٠٤٨ سيارة في حين بلغ عدد السيارات المستوردة في عام ١٤١٧ هـ / ١٩٩٧ م ٢٤٦١٢٠ سيارة ، هذا فضلاً عن أن نسبة الضرائب على السيارات بلغت ٣% في عام ١٣٩٤ هـ / ١٩٧٤ م ، ونسبة ١٢ % في عام ١٤١٧ هـ / ١٩٩٧ م .

رابعاً : تحسن المستوى المعيشي للمواطنين في المملكة العربية السعودية .

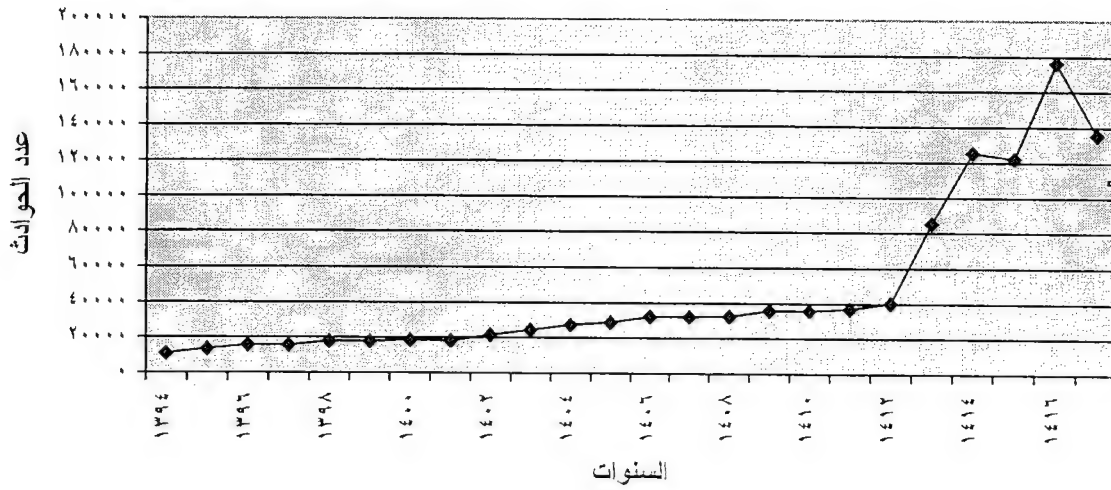
الفصل الأول

وصاحب الزيادة في كل من أعداد السيارات وأطوال الطرق ارتفاع في عدد الحوادث المرورية وذلك خلال الفترة من عام ١٣٩٤هـ / ١٩٧٤م إلى عام ١٤١٧هـ / ١٩٩٧م كما يتضح ذلك من الجدول ٣،٢،١ ؛ فقد بلغ مجموع هذه الحوادث عام ١٣٩٤هـ / ١٩٧٤م (١٠٨٩٧) حادثاً ثم توالى الزيادة في أعداد الحوادث حتى بلغ مجموعها في عام (١٤١٧هـ / ١٩٩٧م) (١٣٥٧٦٣) حادثاً نتج عن هذه الحوادث في تلك الفترة حوالي ٦٥٠٠٠ متوفي ، وحوالي نصف مليون مصاب بمعدل سنوي قدره ٢٨٢٧ متوفى ، ٢١١٩١ مصاباً في السنة الواحدة . كما يوضح ذلك جدول رقم ٣ والأشكال ٣،٤،٣ .

جدول ٣

يوضح أعداد الحوادث المرورية والمصابين والمتوفين فيها بالمملكة
خلال الفترة من عام ١٣٩٤ هـ / ١٩٧٤ م إلى عام ١٤١٧ هـ / ١٩٩٧ م

السنة	عدد حوادث المملكة	نسبة الزيادة %	عدد المصابين بالمملكة	نسبة الزيادة %	عدد المتوفين بالمملكة	نسبة الزيادة %
١٣٩٤ هـ	١٠٨٩٧	سنة الأساس	٨٧٧١	سنة الأساس	١١٥٤	سنة الأساس
١٣٩٥ هـ	١٣٤٧٥	١٢٤	١٠٥٣٢	١٢٠	١٥٩٤	١٣٨
١٣٩٦ هـ	١٥٧٠٩	١٤٤	١١٦٠٦	١٣٢	١٩٧٥	١٧١
١٣٩٧ هـ	١٥٧٨٥	١٤٥	١١٤١٣	١٣٠	٢٠٣٣	١٧٦
١٣٩٨ هـ	١٨٠٥١	١٦٦	١٤٨٢٤	١٦٩	٢٣٧٨	٢٠٦
١٣٩٩ هـ	١٧٧٤٣	١٦٣	١٦٨٣٢	١٩٢	٢٨٧١	٢٤٨
١٤٠٠ هـ	١٨٧٥٨	١٧٢	١٦٢١٨	١٨٥	٢٧٣١	٢٣٧
١٤٠١ هـ	١٨١٩٧	١٧٠	١٥٨٦٢	١٨١	٢٤٢٧	٢١٠
١٤٠٢ هـ	٢١٥٩٧	١٩٨	١٨٦١٦	٢١٢	٢٩٥٣	٢٥٦
١٤٠٣ هـ	٢٤٥٩٤	٢٢٦	٢١٤٧٥	٤٤٥	٣١٩٩	٢٧٧
١٤٠٤ هـ	٢٧٣٤٨	٢٥١	٢١٨٥٠	٢٤٩	٣١٣٨	٢٧٢
١٤٠٥ هـ	٢٩٠٥٢	٢٦٧	٢٢٦٣٠	٢٥٨	٣٢٧٦	٢٨٣
١٤٠٦ هـ	٣٢٠٩٢	٢٩٥	٢٢٦٠٢	٢٥٧	٢٧٠٣	٢٣٤
١٤٠٧ هـ	٣٢٠٢٤	٢٩٤	٢٣٧٢٤	٢٧٠	٢٨١٤	٢٤٤
١٤٠٨ هـ	٣٢٥٨٤	١٩٩	٢٣٠٥٩	٢٦٣	٢٥٨٥	٢٢٤
١٤٠٩ هـ	٣٥٧٤٤	٣٢٨	٢٣٢٧٨	٢٦٥	٢٦٤٧	٢٢٩
١٤١٠ هـ	٣٥٧٩٩	٣٢٩	٢٣٥٢٦	٢٦٨	٢٦٩٧	٢٣٤
١٤١١ هـ	٣٧٠٢٧	٣٤٠	٢٥٥٢٦	٢٩١	٣٢٣٢	٢٨٠
١٤١٢ هـ	٤٠٠٧٦	٣٦٨	٢٧٣٨٥	٣١٢	٣٤٩٥	٣٠٣
١٤١٣ هـ	٨٥٢٧٧	٧٨٣	٣٤٨٨٠	٣٩٨	٣٧١٩	٣٢٢
١٤١٤ هـ	١٢٥٣٢٤	١١٥٠	٣٢١٣٣	٣٦٦	٤٠٧٧	٣٥٣
١٤١٥ هـ	١٢٢١٤٠	١١٢١	٣١٠٣٣	٣٥٤	٣٧٨٩	٣٢٨
١٤١٦ هـ	١٧٦١٣٢	١٦١٦	٢٩٦٩٨	٣٣٩	٣٥٤٥	٣٠٧
١٤١٧ هـ	١٣٥٧٦٣	١٢٤٦	٢٥٠٧٨	٢٨٦	٣١٣١	٢٧١
المجموع	١١٢١١٨٨	-	٥١٢٥٥١	-	٦٨١٦٣	-

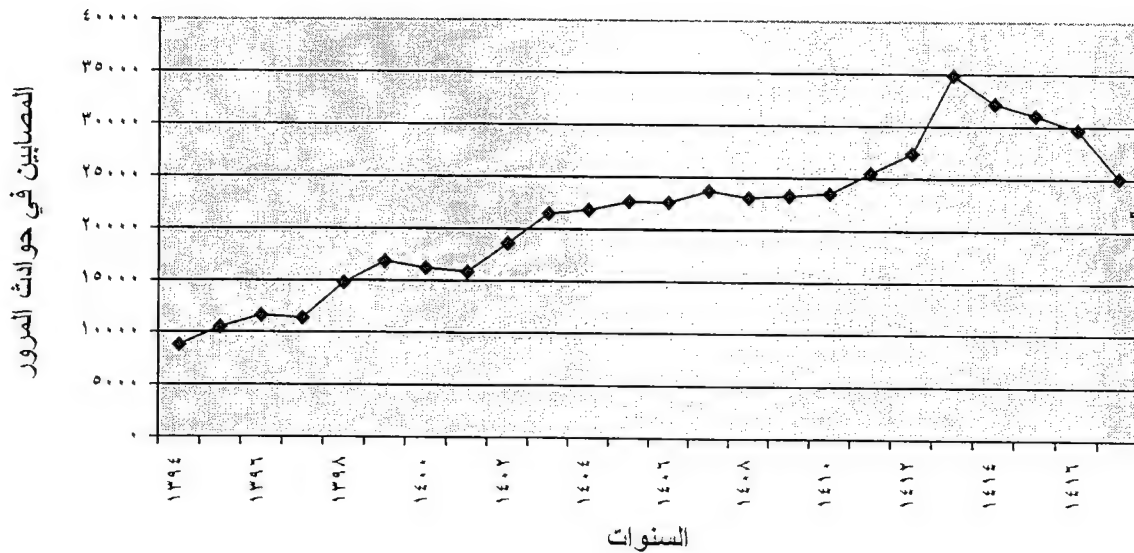


شكل ٣

يوضح أعداد الحوادث المرورية بالمملكة خلال الفترة من عام

١٣٩٤هـ/١٩٧٤م إلى عام ١٤١٧هـ/١٩٩٧م

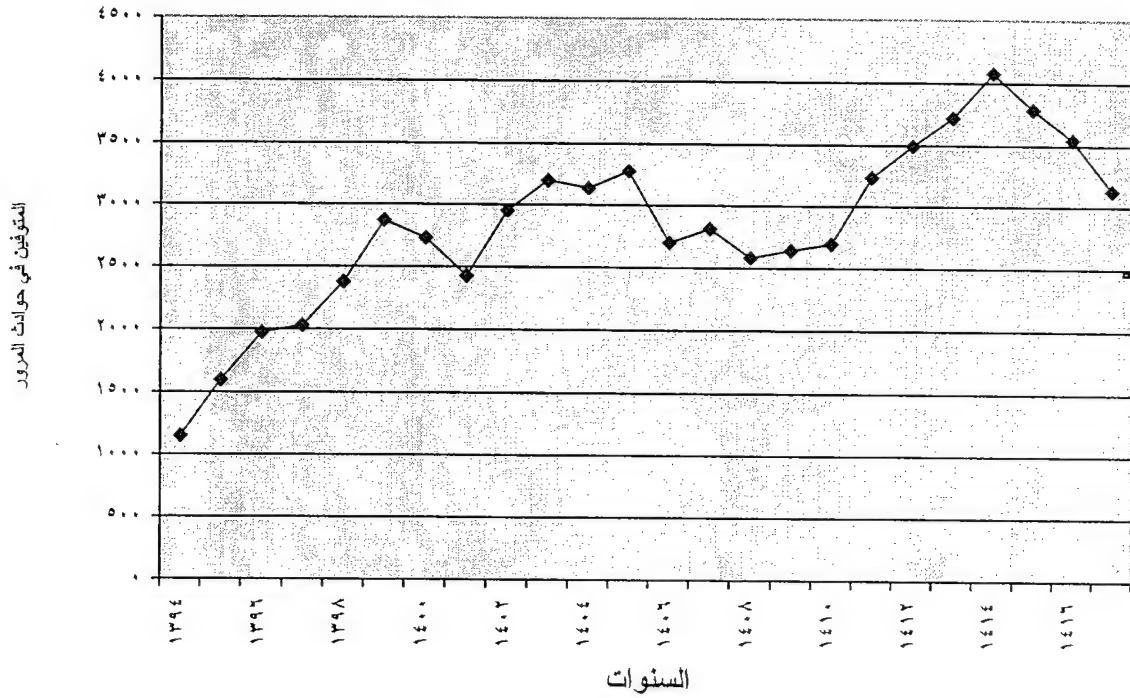
كما يوضح شكل رقم ٤ أعداد المصابين في الحوادث المرورية بالمملكة
العربية السعودية من عام ١٣٩٤هـ/١٩٧٤ إلى عام
١٤١٧هـ/١٩٩٧م



شكل ٤

يوضح أعداد المصابين في الحوادث المرورية بالمملكة العربية السعودية خلال

الفترة من عام ١٣٩٤هـ/١٩٧٤م إلى عام ١٤١٧هـ/١٩٩٧م



شكل ٥

يوضح أعداد المتوفين في الحوادث المرورية بالمملكة العربية السعودية خلال الفترة من عام ١٣٩٤ هـ / ١٩٧٤م إلى عام ١٤١٧ هـ / ١٩٩٧م

ويشير أمين قشقري (١٤١٨ هـ / ١٩٩٧م ، ٤٠-٤١) إلى ارتفاع معدل الوفيات في المملكة العربية السعودية مقارنة بعدد من دول العالم المختلفة حسب ما اشارت اليه احصائيات حوادث المرور في هذه الدول خلال عام ١٤١٤ هـ / ١٩٩٤م حسب الإحصائيات الصادرة من بعض هذه الدول ، وجدول رقم ٤ يوضح معدل الوفيات بسبب حوادث المرور في المملكة وبعض الدول المختلفة خلال هذه الفترة .

جدول ٤

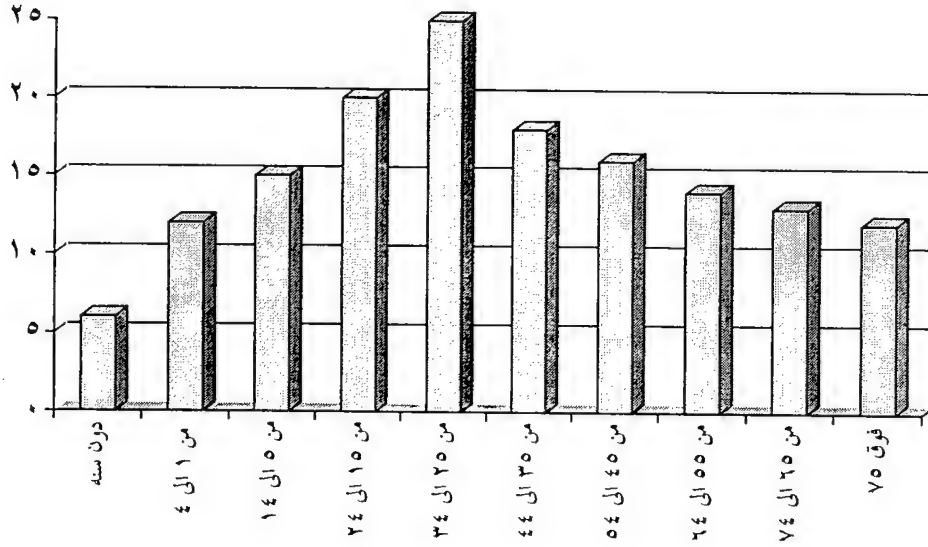
يوضح معدل الوفيات بسبب حوادث السيارات لكل ١٠٠,٠٠٠ نسمة
من السكان في بعض الدول المختلفة في عام ١٤١٤هـ / ١٩٩٤م

الدولة	السكان بالمليون	عدد الوفيات	معدل الوفيات لكل ١٠٠,٠٠٠ من السكان بسبب حوادث السيارات
المملكة العربية السعودية	١٦,٩	٤٠٧٧	٢٤
اليونان	١٠,٤	٢١٩٥	٢١
لكسمبورج	٠,٤	٧٤	١٩
بلجيكا	١٠,١	١٦٩٢	١٧
النمسا	٨	١٣٣٨	١٧
الولايات المتحدة الأمريكية	٢٦٤	٤٠٦٧٦	١٦
فرنسا	٥٧,٢	٩٥٦٨	١٦
المجر	١٠,٢	١٥٦٢	١٥
أستراليا	٢٩,٢	٥٦١٥	١٤
إيطاليا	٥٧,٢	٧١٤	١٣,٤
ألمانيا	٨١,٤	٩٨١٤	١٢
الدنمارك	٥,٢	٥٤٦	١١
البحرين	٠,٥٦١	٦٣	١١
اليابان	١٢٥	١٢٧٦٨	١٠
سويسرا	٧	٦٧٩	١٠
الأردن	٤,٢	٤٠٠	٩,٥
فنلندا	٥,١	٤٨٠	٩
المملكة المتحدة	٥٨,٦	٣٨٥٧	٧
السويد	٨,٩	٥٨٩	٧
النرويج	٤,٣	٢٨٣	٧

الفصل الأول

ويلاحظ من جدول ٤ أن المملكة العربية السعودية تأتي في المرتبة الأولى بين مجموعة هذه الدول في معدل الوفيات بسبب الحوادث المرورية ، ويرى الباحث أن مرد ذلك يعود إلى عدد من العوامل منها عدم الالتزام بقواعد وأنظمة المرور مثل : تجاوز السرعة المحددة ، وقطع إشارات المرور ، وقيادة السيارات من قبل صغار السن الذين لايسمح النظام لهم بقيادة السيارات لعدم بلوغهم سن السابعة عشرة ، وتشير إحصاءات الإدارة العامة للمرور (١٤١٧هـ / ١٩٩٧م (٣٥,٢١) إلى ارتفاع نسبة حوادث المرور بين الشباب في المرحلة العمرية من (١٨-٣٩) عاماً ، حيث تبلغ نسبتها ٦٨,٨% من إجمالي الحوادث المرورية .

كما يشير على الغامدي (١٤١٨هـ / ١٩٩٧م ، ٢٩) إلى أن نسبة ٧٨% من المتوفين في حوادث المرور تقل أعمارهم عن ٤٥ عاماً ، ٤٠% تقل أعمارهم عن ٢٥ عاماً ، ويوضح أن أعلى نسبة وفيات تقع في الفئة العمرية (٢٥-٣٤) عاماً يليها الفئة العمرية (١٥-٢٤) عاماً وهاتان الفئتان تمثلان شريحة الشباب في المجتمع الذي تبنى عليهم خطط التنمية وخسارتها تمثل خسارة فادحة للمجتمع ، وشكل رقم ٦ يوضح نسبة الوفيات نتيجة الحوادث المرورية حسب فئات العمر المختلفة والتي تشمل جميع المشاركين في الحوادث المرورية من سائقين وركاب ومشاة .



شكل ٦

يوضح نسبة الوفيات نتيجة الحوادث المرورية حسب العمر

ويشير عبدالسلام الذويبي (١٤١١هـ / ١٩٩١م ، ١٨٣) إلى أن الآثار الاجتماعية لحوادث المرور بمثابة الحرب الباردة التي تقضي على المجتمع وأفراده .

كما يوضح عبدالجليل السيف وآخرون (١٤١٠هـ — ١٩٩٠م ، ٨) العديد من الآثار النفسية والاجتماعية الناتجة عن حوادث المرور ، تتمثل في :

- ١- تأخر مقدرة بعض الأسر مادياً .
- ٢- تغير الهيكل المعيشي للأسرة بتشغيل النساء وصغار السن .
- ٣- لجوء بعض الأسر لطلب المعونة من المؤسسات الاجتماعية .
- ٤- إضطرابات العلاقة الزوجية نتيجة الإعاقة الناتجة عن الحوادث .
- ٥- اضطرابات الأبناء وضعف سلطة الضبط الاجتماعي .
- ٦- تدهور قيم ومعايير بعض الأسر نتيجة غياب سلطة الضبط الاجتماعي .

الفصل الأول

- ٧- اضطراب مفهوم الذات لدى المصابين أو بعض أفراد أسرهم .
- كما تسبب الحوادث المرورية الكثير من الخسائر المادية والتي تؤثر على الإقتصاد الوطني وأهمها :
- ١- تكاليف العلاج الطبي للمصابين ، والتي تزداد كلما ازدادت فترة العلاج بالإضافة إلى تكاليف العناية والتأهيل الطبي .
- ٢- الإجازات المرضية : إن نسبة كبيرة من المصابين يشغلون وظائف في الدولة وفي القطاع الخاص وانقطاعهم عن العمل يحمل الدولة أعباءً مالية واقتصادية باهظة متمثلة في خسارة وقت الإنتاج .
- ٣- العاهات المستديمة : هناك نسبة من المصابين تصبح عاجزة عن العمل والإنتاج وهذه خسارة لاقتصاد الدولة .
- ويشير عبدالعزيز الحميدي (١٤١٨هـ ، ٦٥-٦٦) إلى أن هناك أثراً اقتصادياً كبيرة تتركها حوادث المرور ، وهذه الآثار قد تكون في المال الخاص والعام ؛ وتتمثل الخسائر في المال الخاص في تهشم السيارات وتلفها وما ينفق من أموال في سبيل إصلاحها ، أما الخسائر التي تلحق بالمال العام فمنها اتلاف حواجز الطرق وأعمدة الكهرباء وإشارات المرور وغيرها .
- وذكرت العديد من الدراسات إلى أن العوامل النفسية تسهم بدرجة كبيرة في وقوع العديد من الحوادث المرورية ؛ فقد أشارت دراسة عبدالحميد إبراهيم (١٤١٤هـ/ ١٩٩٤م) بأن الإتجاه نحو المخاطرة يرتبط ارتباطاً دالاً بالحوادث المرورية ، كما تؤكد دراسة بيرنيس Beirness (١٩٩٣، ٦٤) إلى أن العوامل الشخصية مثل التهور والغضب وادمان الكحوليات مسؤولة عما يزيد عن ٦٥% من أجمالي الحوادث المرورية .

الفصل الأول

كما تشير إحصائية الإدارة العامة للمرور بالرياض (١٤١٧هـ — / ١٩٩٧م، ٢١-٣٥) إلى أن العدد الأكبر من الحوادث المرورية بالمملكة يرجع إلى عدم التزام قائدي المركبات بقواعد ونظم المرور ، من أهمها تجاوز السرعة المحددة ، وقطع إشارات المرور ، وجدول رقم ٥ يوضح الحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية وفق أسبابها .

جدول ٥

يوضح توزيع حوادث المرور بالمملكة وفق أسبابها خلال الفترة

من عام : ١٤٠٤ هـ / ١٩٨٤م إلى عام : ١٤١٧هـ / ١٩٩٧م

السنوات	توقف غير نظامي	دوران غير نظامي	تجاوز غير نظامي	عدم التقيد بإشارات المرور	السرعة الزائدة	السائق تحت تأثير مسكر ومخدر	أسباب أخرى
١٤٠٤ هـ	٩٢٨	١٤٥٣	٣٩٧٩	٥٥٨٧	٢٣٩٥٣	٣٥٥	٥٧٥١
١٤٠٥ هـ	١٠٣٩	١٠٩٠	٣٩٠١	٤٨٢٧	١٩٦٦٧	٢٧٠	٥٨٩٠
١٤٠٦ هـ	١٧٥٣	١٧٤٧	٤٤٥٣	٥٢٦٨	٢٨٥٠٧	٣٧٢	٩٣١٢
١٤٠٧ هـ	١١٨٧	١٣٧٦	٢٨٠٨	٥٢٦٢	٢٠٢٣٠	٣٥٠	٨٨٧٤
١٤٠٨ هـ	٧٠٩	٩٨٣	٢٩٣٨	٦٣٠٤	١٨٤٧٢	٢٢٤	١١٣٩٨
١٤٠٩ هـ	٩٣١	١٠٧٠	٣٠٥٠	٧٥٥٩	١٨٧٧٠	٣٣٤	١١٩٣٤
١٤١٠ هـ	٨٠٥	١٢٥٠	٣٢٠٩	٥٧٥٠	١٦١٤٦	٣٢١	١٢٣٦٥
١٤١١ هـ	١١٢٤	١٣٧٠	٣٣٠٨	٧١٤٧	١٨٤١٤	٢٢٧	٩٣٦٩
١٤١٢ هـ	١١٧٧	١٦٠٤	٣٩٢٢	٦١٣١	١٧٤٠٦	٢١٠	١٣٢٥٥
١٤١٣ هـ	٦٢٠٠	٧٣٧٤	١١٦٧٩	١٣١٥٠	٤٠١٦٩	٢٠٣	١١٨٢٨
١٤١٤ هـ	١٢٢٧٣	١٤٢٧٧	١٥٧٧٥	٢٢٤٠٠	٥٦٠٨٤	٥٢٣	١٧٤٥٣
١٤١٥ هـ	١٣٠٤٥	١٤٨١٦	١٧٧٢٦	١٨٢٩١	٦٥٩٨١	٣٦٤	١٤٧٢٩
١٤١٦ هـ	١٣١٩٩	١٣٥٨٤	١٥٨٨١	٢٠٢٦٢	٤٦٦٢٢	٢٢٣	١٤٦٦٢
١٤١٧ هـ	١٣٦٤٠	١٣٠٤٩	١٩٥٧٨	٢٠٦٥١	٥٣٦٥٨	٢٠٩	٢١٩٣١
المجموع	٦٨٠١٠	٧٥٠٤٣	١١١٢١٧	١٤٨٥٨٩	٤٤٤٠٧٩	٤٢٨٥	١٦٨٨١٣
النسبة المئوية	٦,٦٦	٧,٣٦	١٠,٩٠	١٤,٥٦	٤٣,٥٣	٠,٤٢	١٦,٥٤

الفصل الأول

يتضح من الجدول السابق أن أسباب حوادث المرور بالمملكة العربية السعودية تحدد على النحو التالي :

(١) ٤٣,٥٣ % من إجمالي حوادث المرور للفترة المشار إليها كان سببها السرعة الزائدة .

(٢) ١٤,٥٦ من إجمالي الحوادث للفترة نفسها كان سببها عدم التقيد بإشارات المرور .

(٣) ١٠,٩٠ % من الحوادث كانت نتيجة للتجاوز غير النظامي.

(٤) ٧,٣٦ % من الحوادث نتيجة للدوران غير النظامي .

(٥) ٦,٦٦ % من الحوادث نتيجة للتوقف غير النظامي .

(٦) ٠,٤٢ % من الحوادث نتيجة أن السائق تحت تأثير مسكر أو مخدر .

(٧) ١٦,٥٤ % من الحوادث كانت لأسباب أخرى .

وهذا يعني أن ٨٣ % من إجمالي الحوادث نتيجة عدم التزام قائدي المركبات بقواعد وأنظمة المرور .

وهكذا يتضح أن للعوامل الشخصية دور كبير في وقوع الحوادث المرورية كما أشارت الى ذلك دراسة كل من : حسن الأحمدى وهذال العتيبي (١٤١٨ هـ / ١٩٩٧ م) والتي أوضحت أن السرعة الزائدة والإسراع المفاجئ بعبور الإشارة قبل غلقها والتسابق مع الآخرين هي من أبرز التصرفات الشائعة والمسببة للحوادث المرورية في المجتمع السعودي ، وتزداد هذه التصرفات لدى الشباب في المدى العمري من (١٨-٢٣) عاماً ، وقد ظهر أن هذه الفئة أقل التزاماً بالقيادة السليمة وأكثر تورطاً في حوادث المرور ، كما أشارت دراسة ريتينج وآخرون Retting, & Others (١٩٩٥ م) الى أن أكثر الأسباب الشخصية المؤدية الى وقوع الحوادث المرورية هي الدوران الخاطئ والوقوف المفاجئ وتغيير الاتجاه بشكل فجائي من قبل قائدي المركبات ، ويرى الباحث أن من أهم الأسباب المؤدية الى ارتكاب السائقين للحوادث المرورية وذلك بحكم خبرته العملية تتمثل في مايلي :

الفصل الأول

- السرعة العالية .
- قطع الإشارة الحمراء .
- التجاوز غير النظامي .
- عدم التركيز أثناء القيادة .

كما يرى أن الطفرة المادية التي حصلت في المملكة العربية السعودية نتيجة ارتفاع مستوى الدخل لدى المواطن قد أحدثت تغيرات بارزة في قيم أفراد المجتمع وظهرت بعض السلوكيات السلبية مثل : مظهر البذخ وحب الظهور وكثرة تملك السيارات وخاصة السيارات الحديثة ذات الثمن الغالي والسماح للأبناء الذين لم يبلغوا السن القانوني بقيادة السيارات دون مراعاة لأنظمة المرور، كل ذلك كان له دور كبير في وقوع الحوادث المرورية ، كما يرى أن الأسباب النفسية لارتكاب المخالفات المرورية تعود الى الاندفاع وحب الظهور وتشئت الانتباه أثناء القيادة وهي تتدرج من ضمن الخصائص المزاجية التي يرى أنها تلعب دوراً كبيراً في وقوع الحوادث المرورية وخاصة لدى السائقين الشباب في المدى العمري من (٢٥) عاماً فما دون ، مما دفع الباحث الى التركيز في دراسته على الجوانب المزاجية وأساليب المعاملة الوالدية ودورها في وقوع الحوادث المرورية .

ومصطلح المزاج كما هو مستخدم في الدراسة الحالية يشير إلى الطريقة أو الأسلوب الذي يتبعه قائد المركبة أثناء القيادة في نطاق قدراته وإستعداداته القيادية ودوافعه للإستجابة للمواقف الجديدة التي تواجهه أثناء القيادة ، وتوجد تصنيفات عدة للمزاج ومن هذه التصنيفات ما قام به توماس وزملاؤه Thomas (١٩٦٨ م) في دراسة نيويورك الطولية والتي يعرف فيها أسلوب الاستجابة من خلال تسع فئات هي :

Activity Level	مستوى النشاط
Rhythmically	الإيقاعية
Approach and Withdrawal	الإقتراب - الانسحاب
Adaptability	التكيفية
Quality of Mood	نوعية الطبع
Intensity of Reaction	درجة رد الفعل
Threshold of Reactionsiveness	عتبة الاستجابة
Distractibility	تششت الإنتباه
Attention Space & Persistence	امتداد فترة الإنتباه والمثابرة

وهذا التصنيف هو الذي تتخذه الدراسة الحالية نموذجاً لها في دراسة

علاقة الخصائص المزاجية بإرتكاب الحوادث المرورية .

هذا كما أن مصطلح أساليب المعاملة الوالدية كما هو مستخدم في

الدراسة الحالية يشير إلى الأساليب التي يتبعها الوالدان مع الأبناء سواء

أكانت إيجابية لتأمين نموهم في الإتجاه السليم ووقايتهم من الانحراف ،

أو سلبية تعوق نمو الإبن عن الاتجاه السليم وتؤدي به إلى الانحراف

في مختلف جوانب حياته المختلفة ، وبذلك لا يصبح لديه القدرة

على التوافق الشخصي والإجتماعي وتوجد تصنيفات عدة لأساليب

المعاملة الوالدية منها ما أشار اليه شيفر وبل Schaefer & bell

(١٩٥٧م) والذي عرف فيه أساليب المعاملة الوالدية من خلال فئتين:

الفئة الأولى : موجبة محورها التقبل وتتكون من تسعة

أساليب هي :

١- التقبل .

٢- التمرکز حول الطفل .

٣- الإستحواذ .

الفصل الأول

- ٤- الضبط .
- ٥- الاندماج .
- ٦- عدم الاكراه .
- ٧- تقبل الفردية .
- ٨- عدم التمسك الشديد بالتأديب .
- ٩- الإستقلال .

الفئة الثانية : سالبة محورها الرفض ، تتكون من تسعة أساليب وهي :

- ١- الرفض .
- ٢- الإكراه .
- ٣- التطفل .
- ٤- الضبط من خلال الشعور بالذنب .
- ٥- الضبط العدواني .
- ٦- عدم الإتساق .
- ٧- تلقين القلق .
- ٨- التبعاد .
- ٩- انسحاب العلاقة .

والدراسة الحالية تتخذ هذا التصنيف نموذجاً لها في دراسة علاقة أساليب المعاملة الوالدية - كما يدركها الأبناء - بارتكاب الحوادث المرورية .

وعن علاقة حوادث المرور بالخصائص المزاجية لقائد المركبة فإن الدراسات العربية والأجنبية في هذا المجال قليلة جداً ، ومن الدراسات التي اهتمت بدراسة هذه العلاقة دراسة عبدالله النافع وخالد السيف (١٤٠٨ هـ / ١٩٨٨ م) التي أشارت نتائجها الى وجود علاقة ارتباطية دالة بين نمط سلوك القيادة الخاطئ وبين الاندفاع .

الفصل الأول

كما توصل سوشمان Schman (١٩٦٨م) إلى وجود عاملين مزاجيين لهما علاقة دالة بوقوع الحوادث هما : الاندفاع وعدم الانتباه . وعن علاقة أثر أساليب معاملة الوالدين للأبناء في ارتكاب الأبناء لحوادث المرور فإنه في حدود علم الباحث - لا توجد دراسات عربية أو أجنبية في هذا المجال .

ومن ثم فإن الدراسات العربية والأجنبية لم تهتم بدراسة الخصائص المزاجية وأساليب المعاملة الوالدية في ارتكاب الحوادث المرورية رغم أهميتها من وجهة نظر الباحث ولكونه أحد العاملين في الإدارة العامة للمرور ورئيساً لأقسام حوادث المرور بمكة المكرمة ومعاشراً لسنوات طويلة تزيد عن عشرين عاماً لكثير من الحوادث المتنوعة ونتائجها المؤلمة والتي يتضح من خلال تفصي أسباب هذه الحوادث أن الخصائص المزاجية وأساليب المعاملة الوالدية تسهم بدور فعال في هذه الحوادث ولذا فإن الباحث ضمنها في دراسته وبذلك تتحدد مشكلة الدراسة على النحو التالي :

مشكلة الدراسة :

تتحدد مشكلة الدراسة في علاقة كل من المزاج وأساليب المعاملة الوالدية بإرتكاب الحوادث المرورية .

تساؤلات الدراسة :

على ضوء ما سبق ذكره في مشكلة الدراسة تتحدد تساؤلات الدراسة فيما يلي :

- ما الفروق في الخصائص المزاجية للأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية مقارنة بأقرانهم الذين لم تقع لهم حوادث مرورية على الإطلاق ؟

الفصل الأول

- مالفروق في الخصائص المزاجية للأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية متكررة مقارنة بأقرانهم الذين وقعت لهم حادثة مرورية واحدة ؟ •
- ما الفروق في أساليب معاملة الآباء للأبناء الذين وقعت لهم حوادث مرورية مقارنة بأقرانهم من الأبناء الذين لم تقع لهم حوادث مرورية على الإطلاق ؟ •
- ما الفروق في أساليب معاملة الأمهات للأبناء الذين وقعت لهم حوادث مرورية مقارنة بأقرانهم من الأبناء الذين لم تقع لهم حوادث مرورية على الإطلاق ؟
- ما أثر عدم الإتفاق بين الوالدين في أساليب معاملتهما لأبنائهم في ارتكاب الأبناء للحوادث المرورية ؟ •

أهداف الدراسة :

تهدف هذه الدراسة إلى تحقيق الأهداف التالية :

- ١- التعرف على الخصائص المزاجية المميزة لسلوك مرتكبي الحوادث المرورية من الشباب •
- ٢- التعرف على أكثر أساليب المعاملة الوالدية ارتباطاً بالحوادث المرورية لدى أبنائهم •
- ٣- الكشف عن أثر التباين في أساليب معاملة الوالدين لأبنائهم في ارتكاب الحوادث المرورية من قبل الأبناء •

أهمية الدراسة :

تتمثل أهمية هذه الدراسة في :

- ١- أنها تتناول الحوادث المرورية وما ينتج عنها من خسائر بشرية في المملكة العربية السعودية تقدر بحوالي ٢٨٢٧ فرداً سنوياً •
- ٢- تفيد نتائج هذه الدراسة في توجيه نظر المسؤولين في وضع قواعد ونظم لاستخدام السيارات للتقليل من الآثار السلبية لإستخدامها متمثلة

الفصل الأول

في التدريب على القيادة ، وقواعد استخراج الرخص ، وأنظمة المراقبة والضبط ، وعدم السماح لصغار السن بقيادة السيارات ، ووضع القوانين الشديدة في حالة تجاوز السرعة ، وقطع الإشارة الحمراء .

٣- تتناول بعض الخصائص المزاجية المرتبطة بارتكاب الحوادث والتي يمكن أن يستفاد منها في عملية التوجيه والإرشاد لقائدي السيارات .

٤- تتناول أساليب معاملة الآباء والأمهات لأبنائهم ، التي تتعلق بارتكاب الحوادث المرورية ، ويمكن أن يفيد ذلك في توجيه الآباء والأمهات عن طريق وسائل الإعلام باتباع الأساليب التربوية السليمة في تربية الأبناء .

مصطلحات الدراسة :

(١) المزاج : يعرفه أحمد عزت راجح (١٣٩٣هـ / ١٩٧٣م) ، أنه مجموعة الصفات التي تميز إنفعالات الفرد عن غيره ومن هذه الصفات :

- درجة تأثر الفرد بالمواقف التي تنثير الإنفعال وهو تأثير سطحي أم عميق ، سريع أو بطيء .
- نوع الإستجابة الإنفعالية ، هل هي قوية أو ضعيفة ، سريعة أو بطيئة ، تنسم بالحيوية أو بالخمول والفتور .
- ثبات حالاته المزاجية أو تقلبها من المرح إلى الإكتئاب مثلاً .
- الحالة المزاجية الغالبة على الفرد ، المرح أو الإكتئاب ، السعادة أم الحزن ، الإهتمام أو الهدوء .

(٢) أساليب المعاملة الوالدية : يعرفها ميسرة طاهر (١٣٩٩هـ / ١٩٧٩م) بأنها تلك الطرائق التي تميز معاملة الأبوين لأولادهما ، وهي أيضاً ردود الفعل الواعية التي تميز معاملة الأبوين لأولادهما خلال عمليات التفاعل الدائمة بين الطرفين .

الفصل الأول

(٣) الحادث المروري : هناك عدة تعريفات للحادث المروري نذكر منها مايلي :

- يشير مصطفى البيلي (١٤٠٦هـ / ١٩٨٦م) الى أنه : كل واقعة ينجم عنها وفاة أو إصابة أو خسارة في الممتلكات بدون قصد سابق ، وبسبب المركبات أو حمولتها أثناء حركتها ، ويدخل ضمن ذلك حوادث الإحتراق أثناء حركة المركبة على الطريق العام .

- كما يشير كرم الله عبدالرحمن (١٤٠٣هـ / ١٩٨٣م) الى أنه : كل ما يحدث للمركبة أو يحدث منها أثناء سيرها مما ينتج عنه إزهاق في الأرواح أو إصابات في الأجسام أو خسائر في الممتلكات ويستثنى من ذلك الحوادث المتعمدة حيث تعتبر من الجرائم وكذلك ما يحدث للسيارة أو منها أثناء وقوفها في الأماكن المخصصة لوقوفها .

- ويعرفه الباحث بأنه جميع حوادث السيارات التي ينتج عنها خسائر بشرية متمثلة في الوفيات والمصابين ، وخسائر مادية متمثلة في السيارات والطرق والممتلكات .

الفصل الثاني

الفصل الثاني

الفصل الثاني : الإطار النظري للدراسة .

تفسير أسباب الحوادث المرورية .

أولاً : الفرضيات التي تفسر توزيع الحوادث المرورية .

(أ) الفرضية الأولى : عامل المصادفة .

(ب) الفرضية الثانية : التعادلية في التوزيع .

(ج) الفرضية الثالثة : القابلية المطردة .

(د) الفرضية الرابعة : التكوين النفسي البيولوجي .

ثانياً: النظريات التي تفسر وقوع الحوادث :

(أ) النظرية القدرية .

(ب) النظرية الطبية .

(ج) نظرية التحليل النفسي .

(د) النظرية التجريبية .

ثالثاً: نموذج دارت وماكنزي لتفسير أسباب الحوادث : يتكون من :

(أ) العوامل الفيزيكية والميكانيكية :

١- دور السيارة في وقوع الحوادث .

٢- دور الظروف البيئية في وقوع الحوادث .

- أثر الظلام في وقوع الحوادث .

- أثر اختلاف شهور السنة في وقوع الحوادث .

- أثر الكفاية الهندسية للطريق في وقوع الحوادث .

- أثر السمات الديموجرافية في وقوع الحوادث .

ب - العوامل الإنسانية و حوادث المرور :

- السمات النفسية و الحوادث .

- حالة السائق أثناء وقوع الحادث .

رابعاً : سلوك قيادة السيارات .

خامساً: علاقة الحوادث المرورية بالخصائص المزاجية وأساليب المعاملة الوالدية

تفسير أسباب الحوادث المرورية :

أولاً : الفرضيات التي تفسر توزيع الحوادث *

إن الوفيات والإصابات الناجمة عن الحوادث المرورية تمثل مشكلة ضخمة تواجه المسؤولين في جميع المؤسسات ، والحوادث ظاهرة متلازمة للمجتمعات قديمها وحديثها وإن كان هناك فرق في كم ونوعية الحوادث لكل منهم *

فتقدم الحياة التكنولوجية الإجتماعية في عصرنا الحاضر كان له أثر كبير على الحوادث المرورية كمّاً وكيفاً بطريقة لم نلاحظها من قبل ، ولقد لوحظ أنه على الرغم من أن الأفراد يتعرضون لنفس الأخطار أثناء القيادة ، إلا أنهم يختلفون فيما بينهم من حيث عدد الحوادث التي يتعرض لها كل منهم وما يصيبه نتيجة لها ، وهناك من الفرضيات التي يمكن أن تفسر توزيع الحوادث على الأشخاص ، فرج طه (١٣٩٩هـ / ١٩٧٩م ، ٢٠-٢٨) ، براون Brown, G (١٩٦٠م ، ٢٨٣-٢٨٥) .

الفرضية الأولى : عامل المصادفة :

وترجع هذه الفرضية الحادث وما ينتج عنه من إصابة إلى المصادفة لأن جميع الأفراد متساوون في قابليتهم للحوادث وإن وقوع الحوادث ليس إلا مجرد مسألة حظ عاثر لأولئك الذين يقعون فيها ، هذا وليست هناك أي عوامل شخصية تميز فرداً على آخر فيما يتعلق بالقابلية للحوادث أو تؤثر على معدل حوادثه .

الفرضية الثانية : التعادلية في توزيع الحوادث :

وتعتمد هذه الفرضية في توزيع الحوادث الى نظام فيه تعادلية ، فاذا حدثت حادثة لفرد ما فإنه يكون في ضوء هذه الفرضية قد حصل على نصيبه من الحوادث لفترة زمنية معينة ، ثم يأتي دور فرد آخر وهكذا ، ويفسر البعض ذلك بأن نقصان عدد الحوادث للفرد الذي سبق وأن حدثت له حوادث يرجع إلى أن وقوع الحادثة ينتج عنه تعلم من جانب الفرد

الفصل الثاني

وخبرة يستخلصها مما حدث له وبالتالي يساعده على كيفية تحاشي الحوادث مستقبلاً .

الفرضية الثالثة : القابلية المطردة :

ويرى أصحاب هذه الفرضية أن جميع الأشخاص في بداية أي عمل ما يكونون من ذوي قابلية متساوية للوقوع في الحوادث ، وأن الحوادث الأولى التي تقع للفرد تعود لعامل المصادفة ، وأن الذين يقعون في حوادث يكونون أكثر ارتكاباً لها في المستقبل ، وهكذا يؤدي الحدوث المتكرر للحوادث إلى زيادة في قابلية الفرد لها ، ويفسر ذلك بأن مرتكبي الحوادث يصبحون أكثر خوفاً وإضطراباً ، وأقل ثقة في ذواتهم مما يقلل أو يؤثر على تحكمهم وسلوكهم مما يوقعهم في حوادث أكثر .

الفرضية الرابعة : التكوين النفسي البيولوجي :

وترى هذه الفرضية أن التكوين النفسي البيولوجي للفرد يؤثر في تكوينه ويؤدي إلى تكوين درجة ثابتة نسبياً من القابلية للحوادث تجعله يختلف عن غيره ، فكل فرد يتميز بدرجة معينة من القابلية للحوادث ، وقد تكون هذه الدرجة عالية تتيح للشخص تورطاً متكرراً في الحوادث وقد تكون على العكس ، ولا تعني هذه الفرضية أن قابلية الفرد للحوادث تكون واحدة لكل المواقف أو جميع الأعمال ، فهي بالنسبة لعمل معين قد تكون عالية ، وبالنسبة لآخر قد تكون منخفضة ، أي أن القابلية هنا تنقسم إلى قابليات نوعية شأنها في ذلك شأن القدرة العقلية العامة والقدرات الخاصة ، فهذا الفرد ذو قابلية متوسطة للحوادث بصفة عامة بينما لديه قابلية عالية لحوادث الطريق وقابلية منخفضة لحوادث العمل داخل المصنع .. وهكذا .

تلك هي الفرضيات التي حاولت تفسير الفروق بين الأفراد فيما يقع لهم من حوادث ، ويذكر السيف وزملاؤه (١٤١٠هـ / ١٩٩٠، ٢٥) أنه لو كانت الفرضية (الأولى) (المصادفة) صادقة فعندئذ سيكون توزيع الحوادث على الأشخاص عشوائياً تماماً .

الفصل الثاني

ولوأن الفرضية (الثانية) (التعادلية في توزيع الحوادث) صحيحة فسوف نجد أن معدل حوادث الفرد المرتفع في فترة ما سوف يتبعه معدل منخفض في فترة أخرى .

ولو أن الفرضية (الثالثة) (القابلية المطردة) صادقة فإن معدل الحوادث العالي في فترة ما سوف يتبعه معدل أعلى في الفترات التالية .
ولوكانت الفرضية (الرابعة) (التكوين النفسي البيولوجي) صحيحة فإن أفراداً معينين سوف يعملون على الاحتفاظ بمعدل مرتفع للحوادث في كل الفترات ، ونلمس وجود علاقات بين هذه الفرضيات ،

فالفرضية الأولى (المصادفة) تتفق إلى حد كبير مع الفرضية الثانية (التوزيع العادل) لأن المصادفة توزع نفسها توزيعاً اعتدالياً في الغالب .

كما أن الفرضية الثالثة (القابلية المطردة) تعتمد في أساسها على المصادفة التي تسبب الحوادث الأولى ، والباحث هنا يؤيد الفرضية الرابعة (التكوين النفسي البيولوجي) من حيث أن الحوادث الأولى تؤثر في تكوين القابلية للحوادث ، وهذه تتسبب بدورها طبقاً للفرضيتين (الثالثة والرابعة) في إحداث الحوادث .

ثانياً : النظريات التي تفسر وقوع الحوادث :

للحوادث أسباب كثيرة ومتداخلة منها أسباب خارجية لا ترجع إلى الإنسان ، ومنها أسباب ترجع إليه ، وهناك نظريات حول وقوع الحوادث ويكون من المفيد التعرض لها عند محاولة تعريف الأسباب غير العادية للحوادث ، وكثرة الإصابات الناجمة عنها ، وهناك أربع نظريات أساسية حول ذلك الموضوع ، يعرضها عباس عوض (١٤٠٥هـ / ١٩٨٥م ،

الفصل الثاني

(أ) النظرية القدرية :

ويرى أصحاب هذه النظرية أن الناس ينقسمون إلى قسمين ، قسم من لديه حصانة ضد الحوادث (سعيد الحظ) ، وقسم من يفتقد الحصانة (سيء الحظ) ويكون أكثر قابلية للحوادث ويصاب بها بصفة مستمرة ، ويفسر وقوعه المستمر في الحوادث إلى القدر ، وقد واجهت هذه النظرية كثيراً من النقد والرفض ، مينتز وآخرون Mintz, & Others (١٩٤٩م ، ١٩٥-٢١١) .

(ب) النظرية الطبية :

وتشير هذه النظرية إلى أن الشخص الدائم الإصابة من الحوادث إنما يعاني من خلل جسدي أو عصبي ، وأن هذا الخلل هو السبب في وقوعه في الحوادث ، محمد المعايرجي (١٣٨٥هـ — / ١٩٦٤م ، ٣٨٨) ، إلا أن هذا ليس هو السبب القوي والفعال في الحوادث المتكررة ؛ فقد أثبتت الدراسات إلى أن الأسباب الصحيحة وراء وقوع الحوادث والإصابات الناجمة عنها محدودة ، ولا يمكن أن تفسر النسب الكبيرة للحوادث والإصابات في ضوء ذلك .

(ج) نظرية التحليل النفسي :

وتعتمد هذه النظرية في تفسيرها للحوادث على الأفعال المتعمدة لا شعورياً ، ويعتقد أصحاب هذه النظرية أن الإصابة الجسدية الناجمة عن الحادث إنما هي عدوان لا شعوري موجة للذات ، وأن معظم الحوادث تعبير عن صراعات عصابية ، وأن عقاب الذات هو إحدى المركبات التي تستند عليها سببية الحوادث ، والتي تعتمد بالدرجة الأولى على الدافعية اللا شعورية (Unconscious Motivation) .

(د) النظرية التجريبية :

وهذه النظرية قد وجدت قبولاً لدى خبراء النقل والمواصلات ، وتشير النظرية إلى أن للحوادث أسباباً متعددة ، فالسائق مثلاً يكون تحت

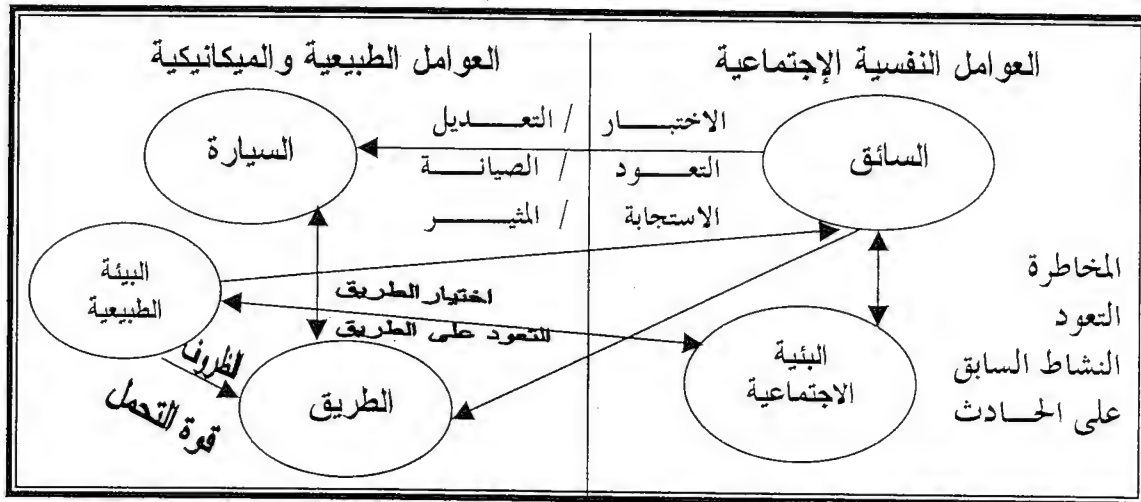
الفصل الثاني

تأثيرات متغيرة وعديدة ، فالمركبات والمارة وقواعد المرور كلها مؤشرات لها فاعليتها وأثرها على الوظائف النفسية والفسولوجية للسائق مثل الإدراك الحسي ، والذاكرة ، والتفكير ، وبالتالي فهذه النظرية تعتمد في تفسيراتها على العوامل الداخلية للإنسان والخارجية عن نطاقه وحدوده وذلك كي تفسر الحوادث وما ينتج عنها من إصابات .

ثالثاً : نموذج دارت وماكنزي لتفسير الحوادث :

أشارت العديد من الدراسات إلى أن التفسير السليم لحوادث المرور يجب أن يعتمد على ثلاثة عناصر هي : المركبة ، الكفاية الهندسية ، السلوك الإنساني .

ورغم أنه لا يوجد اختلاف على أهمية هذه العناصر الثلاثة إلا أن دارت وماكنزي Dart & McKenzie (١٩٨٢م) يوجهان النقد إلى طريقة تفسير الحوادث في النموذج التالي ، حيث لاحظا أن محاولة تفسير الحادث على أساس أحد هذه العناصر مستقلاً عن بقيتها يبعثنا كثيراً عن إيجاد تفسير منطقي للحادث ، وعلى ذلك فقد قام هذان الباحثان بتطوير نموذج مفصل للعلاقة التفاعلية بين هذه العناصر وطبقاه على ثلاثين من حوادث المرور القاتلة في ولاية لويزيانا بالولايات المتحدة الأمريكية ، وشكل رقم ٧ يوضح هذا النموذج .



شكل ٧

نموذج دارت وماكنزي لتفسير حوادث السيارات

الفصل الثاني

ويتكون هذا النموذج من قسمين رئيسيين : الأول هو العوامل الفيزيائية والميكانيكية ، والثاني هو العامل الإنساني .

(أ) العوامل الفيزيائية والميكانيكية :

تضم العوامل الفيزيائية والميكانيكية السيارة ، وحالة الجو ، والمناخ ، والكفاية الهندسية للطريق ، والسمات الديموجرافية التي تشكل البيئة الإجتماعية للحوادث .

(١) دور السيارة في وقوع الحوادث :

تجاهلت بعض الدراسات المهمة بتفسير أسباب الحوادث المرورية الدور الذي تلعبه السيارة في الحادث ؛ فتشير إحصائيات الإدارة العامة للمرور بالرياض (١٤١٧هـ / ١٩٩٧م ، ٢٢-٥٦) إلى أن ١٧ % من أسباب وقوع الحوادث يرجع إلى السيارة والطريق ، فأى خلل في السيارة يؤدي الى وقوع الحوادث ، و إن كان قائد السيارة هو المسؤول عن عدم إصلاح هذا الخلل إن لم يكن مفاجئاً ، كما أن من بين ثلاثين سيارة شملتها دراسة لويزيانا لم تكن السيارة سبباً رئيسياً في أي واحدة منها، لقد ناقش دارت وماكنزي Dart & Mkcenzie (١٩٨٢م) الحالة الفنية للسيارات المشاركة في الحوادث ووجد أن ٥٠ % من السيارات لم تكن حالتها مرضية فقد كانت إطاراتها بالية ، ولم يكن بها دليل على استخدام السائق حزام الأمان قبل وقوع الحادث أو أن حزام الأمان لم يكن متوفراً بها أصلاً ، غير أن كل هذه العوامل لم تكن السبب الرئيسي في وقوع الحادث .

(٢) الظروف البيئية والحوادث :

- أثر الظلام في وقوع الحوادث :

الظلام عامل مؤثر في وقوع الحوادث خاصة إذا اقترن بالتعب والإرهاق أو تعاطي المسكرات ؛ فتشير دراسة سومالا و ميكولا Summala & Mikkola (١٩٩٤م) إلى أن الشباب الذين تتراوح أعمارهم بين (١٨-٢٠) عاماً يكونون عرضة للحوادث في الفترة ما بين منتصف الليل الى الساعة السادسة صباحاً ، كذلك أشارت إحصاءات الإدارة العامة للمرور بالرياض ١٤١٧هـ — / ١٩٩٧م ، (٢٢-٥٦) الى أن نسبة ٣٥ % من الحوادث كان سببها الظلام ، كما أشار دارت وماكنزي (١٩٨٢م) في دراستهما على حوادث ولاية لويزيانا الى أن أغلب الحوادث قد وقع في الليل .

- أثر اختلاف شهور السنة في وقوع الحوادث :

يرى فرج طه (١٤٠٢هـ / ١٩٨٢م ، ١١٤) أن شهور السنة لها تأثير في وقوع الحوادث من ناحيتين ، الأولى : ارتباطها بفصول السنة من حيث الحرارة أو اعتدال الطقس ، والثاني نوعية الأنشطة الموسمية التي ترتبط ببعض هذه الشهور مثل شهر رمضان وشهر ذي الحجة وخاصة في مدينة مكة المكرمة .

ولم يجد الباحث في الدراسات التي اطلع عليها اي اهتمام بهذه العلاقة ، ولكنه استنتجها من إحصائية الإدارة العامة للمرور بالرياض (١٤١٧هـ / ١٩٩٧م ، ٢٢-٥٦) حيث تبين منها أن نسبة ٣٥% من الحوادث الواقعة في منطقة مكة المكرمة كانت في شهر الحج ، وشهور تزايد المعتمرين في رجب وشعبان ورمضان وشوال وأن منطقة مكة المكرمة احتلت المرتبة الأولى في أعداد الوفيات بالنسبة لمناطق المملكة الأخرى ، ويمكن تفسير ذلك بأن السائقين في هذه المواسم يتعرضون للإرهاق والتعب نظراً لمواصلتهم العمل ، وتعجلهم مما يزيد من حوادثهم .

- أثر الكفاية الهندسية للطريق في وقوع الحوادث :

أوضحت العديد من الدراسات أن الكفاية الهندسية للطريق تؤثر في وقوع الحوادث ؛ فتشير دراسة حوادث لويزيانا (١٩٨٢ م) إلى أن الكفاية الهندسية للطرق لها علاقة دالة بالحوادث وأن نسبة ٧٨% من الحوادث وقعت في أماكن تشمل الانحناء غير المناسب أو الضيق المفاجئ في الطريق ، إلا أن نسبة الحوادث الناتجة عن الكفاية الهندسية للطريق منخفضة في المملكة العربية السعودية وذلك لأن الطرق فيها ذات كفاءة عالية في التصميم الهندسي لها ؛ فتشير إحصاءات الإدارة العامة للمرور بالرياض إلى أن نسبة الحوادث داخل المدن تبلغ حوالي ٧٩,٣% بينما نسبة ٢٠,٧% تقع خارج المدن ، مما يدل على أن الحوادث الناتجة عن كفاءة التصميم الهندسي للطريق منخفضة (١٤١٧هـ / ١٩٩٧م ، ٢٢-٥٦) .

- أثر السمات الديموجرافية في وقوع الحوادث :

ارتبط العمر بحوادث السيارات في عدد كبير من الدراسات ، فقد أوضحت دراسة دارت وماكنزي Dart & Mkcenze (١٩٨٢ م) أن العمر كان من أكثر السمات الديموجرافية ارتباطاً بالحوادث في لويزيانا ، كما أشارت دراسة بلز Blz,D. (١٩٦٨ م) إلى نفس النتائج حيث توصل من خلال فحص ملفات ٤٥٠ سائقاً من ذوي المشاكل المرورية أن أخطر سن في القيادة هو ١٨-٢٢ عاماً ، وأنه عند عمر ١٨-١٩ عاماً يكون قمة الإصابات الخطيرة ، من جهة أخرى لم يتضح لمورتيمر وفيل Mortimer & Fell (١٩٨٩ م) تأثير لزيادة العمر عن الخامسة والستين في زيادة معدلات الحوادث ، كما بينت دراسة وليامز Williams, (١٩٩٣ م ، ٨٥-٩٢) أن معظم الحوادث المرورية تقع لدى الشباب في سن ٢١ عاماً فما دون ، وأرجع ذلك إلى عدم خبرتهم بقواعد ونظم المرور ، ومما يدل على ذلك ما أشارت إليه إحصاءات الإدارة العامة للمرور (١٤١٧هـ / ١٩٩٧م ،

الفصل الثاني

٢٢-٥٦) من أن ٣٥ % من مرتكبي الحوادث المرورية يقع في الفئة العمرية من (١٨-٢٩) عاماً ويرى الباحث أن هذه الفئة العمرية ترجع أسباب حوادثها الى شغل أوقات الفراغ بقيادة السيارات في الإجازات المدرسية وتلعب الأسرة دوراً مهماً في ذلك للأسباب الآتية :

- التدليل الزائد للأبناء والسماح لهم بقيادة السيارات قبل بلوغ السن القانوني .

- تحقيق رغبات الأبناء المتمثلة في امتلاك سيارة دون التأكد من قدرات الأبناء واستعدادهم العقلي لأصول القيادة السليمة .

- عدم مراقبة سلوك الأبناء خارج المنزل والسماح لهم بالتصرف كما يشاؤون .

- التذبذب بين الأب والأم في معاملة الأبناء مما يوجد لدى الأبناء نوعاً من الاضطراب النفسي .

- ارتبطت الحوادث بمستوى التعليم ، فقد أشار العديد من الدراسات مثل دراسة عبدالجليل السيف (١٣٩٥هـ / ١٩٧٥م ، ٧٤-٧٦) ، ودراسة عبدالرحم عسيري (١٤١٨هـ / ١٩٩٧م) ، ودراسة ايلز Elz (١٩٦٨م) إلى انخفاض نسبة الحوادث بارتفاع مستوى التعليم .

(ب) العوامل الإنسانية وحوادث المرور :

يحدد نموذج دارت وماكنزي لتفسير حوادث المرور عدداً من العناصر التي تسهم فيها العوامل التي سببها الإنسان نفسه في الحوادث المرورية ، وهي :

- الخصائص النفسية والحوادث :

اتفقت أغلب الدراسات إلى وجود قابلية للحوادث Accident Proneness لدى بعض الأفراد تدفعه للوقوع في الحوادث ، فقد أشارت دراسة دارت وماكنزي Daret & Mkcenzie (١٩٨٢م) في تحليل حوادث ولاية لويزيانا إلى أن الإدمان وخصوصاً إدمان الكحوليات من أهم

الفصل الثاني

السمات النفسية المرتبطة بالوقوع في الحوادث المرورية ، وتتفق هذه النتيجة مع ما توصلت اليه دراسة هيدلاند Hedlund, ١٩٩٤م (١١٥-١٢٥) من أن إدمان الكحوليات من أهم السمات النفسية المرتبطة بالوقوع في الحوادث المرورية المتكررة والخطيرة .

— ارتبطت الحوادث باضطرابات نفسية معينة ، إذ أوضحت بعض الدراسات أن للاضطرابات النفسية دوراً في الميول الانتحارية التي قد تدفع الإنسان إلى تعمد الوقوع في الحوادث ، فقد اتضح لماكدونالد

Macdonald, (١٩٦٤م) أن سبعة من ثلاثين مريضاً سيكوباتياً حاولوا الانتحار عن طريق حوادث السيارات كذلك اتضح لـ سيلزروبين Selzer & Payne, (١٩٦٢م) أن هناك بعض الفروق بين أصحاب الميول الانتحارية وغيرهم في متوسط حوادث السيارات ،

كما أكدت صدق النتائج السابقة دراسة كراسنر - كورنج Crasner & Quiring, (١٩٧٠م) حيث اتضح لهما في دراسة على ٤٨٣ سائقاً بين عامي ١٩٦٤-١٩٦٥م أن السائقين ذوي الميول الانتحارية ارتكبوا فعلاً

حوادث مزور أكثر من غيرهم بمقدار ٨١% ، بالإضافة إلى أن نسبة مخالفاتهم المرورية كانت ١٤٦% بالمقارنة بالمجموعة السوية ، غير أن هناك دراسات أخرى لم تتوصل الى تأكيد هذه العلاقة ، فلم يجد

دارت وماكنزي ، في دراسة لويزيانا سوى حادثتين فقط من المشكوك أن تلعب الإضطرابات النفسية دوراً في وقوعهما ، كما لم يجد شميت وزملاؤه Schmitdt, Et Als, (١٩٧٧م) دلائل على وجود فروق بين

السائقين الذين تعرضوا لإصابات بالغة بالمقارنة بمن تعرضوا لإصابات بسيطة في الحوادث في الميل الى تدمير الذات ، هذا برغم أن ملفات الذين تعرضوا لإصابات بالغة كانت مليئة بالمخالفات المرورية

وكان أغلبهم من مدمني الكحول ، واكد مالت وزملاؤه Malt Et Als, (١٩٨٧م) على هذه النتائج في دراستهم على ١١٢ من مصابي الحوادث المرورية في النرويج ، حيث وجدوا شخصاً واحداً فقط

الفصل الثاني

ارتكب الحادث على سبيل الانتحار ، ولم يجدوا دليلاً على أن الحوادث نتجت عن دوافع لاشعورية .

- ارتبطت الحوادث بالتاريخ السابق في المخالفات والحوادث السابقة ؛ فقد أوضحت ذلك دراسة كرانسر Crancer (١٩٦٧ م) التي بينت أن ٨٠% من الذين ارتكبوا حادثاً خطيراً يميلون إلى ارتكاب حوادث أخرى .

اتجهت تفسيرات أخرى للحوادث في ضوء الاتجاه التجريبي المتمثل في التوصل إلى تأثير الاعتماد على المجال الإدراكي في زيادة الحوادث مقابل الإستقلال عن المجال الإدراكي والذي يؤثر في تقليل الحوادث كما أشارت إلى ذلك دراسة رزستراتن Rozestratn, (١٩٨٢ م) ، أما أبيرت وماكميلان Eberts & Macmilan (١٩٨٥ م) فقد اتضح لهما أن أخطاء الإدراك وخصوصاً فيما يتعلق بالسيارات الصغيرة هي عوامل مؤثرة في زيادة حوادث هذه السيارات حيث يدركها السائق الآخر على أنها أبعد مما هي عليه في الواقع ، وتوصل قدري حفي (١٩٨٢ م) إلى أن الجمود الإدراكي يؤدي إلى إعاقه التعلم للجديد ويحد من القدرة على التصرف في مواجهة الحوادث .

وإذا كان أصحاب المنحى التجريبي السابق ركزوا على الجوانب السيكوفيزيكية والتي ترتبط بأثر زاوية الرؤيا في خطأ الإدراك ، فإن هناك اتجاه آخر يركز على تفسير الحوادث من حيث أنها عملية اتخاذ قرار Decision Making عند مواجهة موقف خطر ، فقد قام أدواردز Edwards, (١٩٦٨ م) بتطبيق نظرية اتخاذ القرار ومعالجة المعلومات في مجال قيادة السيارات ورأى أن هناك فوائد يحققها السائق من المخاطرة في القيادة مثل اختصار الوقت ، تجاوز السيارات التي تحجب الرؤيا أمامه ليكون في المقدمة ، وإشباع الغرور عند القيام بمناورات عدوانية ناجحة مع سائق لا يعجبه كما تطرق إلى أننا كي نمنع الحوادث لا بد من تقليل المكاسب التي يتوقعها السائق من القياس

الفصل الثاني

الخطرة وزيادة المكاسب من وراء القيادة المتأنية ، من جهة أخرى يقوم اتخاذ القرار في مواقف الخطر على إصدار حكم بصلاحيته أحد التصرفات المحتملة أكثر من غيره من التصرفات ، وتنتج الحوادث عن خطأ في الأحكام Judgement Error ، كما أشار لذلك مايير، Meier (١٩٨٤م) في دراسته ، ومن هذه الأحكام كما يشير إليها زيمولانج Zimolong (١٩٨٥م) تقدير درجة المخاطرة التي قد يتعرض لها الشخص نتيجة لاختياره تصرفاً معيناً إبان مواجهته أي خطر مفاجئ . ويشير كل من رام يوشا Ram, Uaha (١٩٨٦م) و فاراو Farow, J. (١٩٨٩م) إلى أن قرارات أي شخص في مواجهة مواقف حوادث تتأثر بمركز التحكم الخارجي والذي يرتبط به مشاعر العجز والقدرة . أما المنحى الثالث في الاتجاه التجريبي لتفسير الاستعداد للحوادث فهو الاتجاه المخاطر Risky Attitude، فحينما يكون لدى الفرد وعي بخطورة ما يفعله كالسرعة الزائدة أو قطع الإشارة أو التجاوز غير النظامي ، فإن إقدامه على ارتكاب هذه المخالفات يعتبر أحد عناصر الاتجاه نحو المخاطرة ، أي الرغبة في المخاطرة رغم الوعي بالنتائج التي قد تترتب عليها ، وهناك جوانب أخرى للاتجاه نحو المخاطرة في قيادة السيارات مثل الاتجاه السلبي نحو حزام الأمان ، أو الشعور بالتقييد للحرية عند الالتزام بقواعد أو تعليمات المرور ، وتؤدي هذه التصرفات إلى الحوادث وهذا ما أشارت إليه دراسات كل من عبد الحميد إبراهيم (١٤١٤هـ / ١٩٩٤م) ، عبدالله الصقر (١٤١٨هـ / ١٩٩٧م ، ٣-١٤) ، على الغامدي (١٤١٨هـ / ١٩٩٧م ، ١٥-٤٠) ، دارت وماكنزي Dart & Makinzie (١٩٨٢م) ، بيرنيس Beirness (١٩٩٣م ، ١٢٩-١٤٣) .

- حالة السائق أثناء وقوع الحادث :

يمكن اعتبار حالة السائق أثناء وقوع الحادث مؤشراً مهماً لتفسير سبب وقوع الحادث ، أي أن مشاعر الحزن والاكتئاب أو الفرح والسعادة التي تنتاب السائقين أثناء القيادة والتي تؤدي إلى وقوع الحوادث في بعض الأحيان مثل ظاهرة التفحيط والسباقات المحمومة التي تحدث بين الشباب بعد انتهاء مباريات كرة القدم وفي أوقات الإجازات المدرسية ، وكذلك المظاهر العدوانية التي يمارسها بعض السائقين عند الغضب ضد بعضهم والتي تؤدي إلى وقوع حوادث التصادم أو الانقلاب هذه كلها في الحقيقة أنشطة يمارسها السائقون وتؤدي مباشرة إلى وقوع الحوادث ، ويؤيد ذلك ما أشارت إليه دراسة باد وزملاؤه Budd, EtAls. (١٩٨٩م ، ١٥٣) إلى أنه في لحظات السعادة الزائدة أو الانطلاق يفقد الإنسان إهتمامه بالخطر الواجب في القيادة مما يؤدي إلى وقوع حوادث المرور .

رابعاً : سلوك قيادة السيارة :

من الملاحظ أن كثيراً من أخطاء السائقين أثناء القيادة تمثل أخطاء شائعة مما جعل منها نمطاً لعادات اجتماعية يتعلمها الفرد ويقلد فيها الآخرون وأصبحت جزءاً من سلوكية الفردي الذي يقوم به ليتوافق مع العادات السلوكية الشائعة ، حتى وإن كانت هذه العادات قد تختلف عن قيم الفرد ، فالسرعة الزائدة من أهم أسباب حوادث المرور ، وقد ترجع هذه السرعة الزائدة لحاجة ذاتية داخلية لدى الفرد أو تأثير خارجي سواء أكان هذا التأثير صادراً من المجتمع أو من الظروف البيئية والطبيعية والخارجية ومدى استجابة ردة فعل الفرد لها وينطبق ذلك على المخالفات الأخرى مثل قطع الإشارة الحمراء أو عكس السير . . . الخ .

الفصل الثاني

- وتشير العديد من الدراسات إلى أن سلوك السائق وتصرفاته لهما دور كبير في المشكلات المرورية حيث أن معظم الحوادث يكون سببها التهور أو عدم مراعاة أنظمة المرور مثل دراسة محمد فهم (١٤٠٩ هـ / ١٩٨٩ م) ، ودراسة حمود البدر وعلى الغامدي (١٤١٨ هـ / ١٩٩٧ م) وحيث أن قيادة السيارات هي عبارة عن سلوك مكتسب ومتعلم فبالإمكان تغيير وتحويل هذا السلوك بما يتلاءم مع قواعد وأنظمة المرور .

خامساً : علاقة الحوادث المرورية بالخصائص المزاجية وأساليب المعاملة الوالدية :

أظهرت بعض الدراسات المتعلقة بحوادث المرور مدى الارتباط بين الإنذفاعية والتورط في حوادث المرور فقد أوضحت دراسة النافع والسيف (١٩٨٨ ، ٦٩-٧٠) أن هناك ارتباطاً جوهرياً بين سمات الشخصية وأنماط القيادة ، فالقيادة غير السليمة ترتبط ارتباطاً إيجابياً بسمات الشخصية السلبية كالانذفاعية والقهرية والعصابية والقلق ، وقد قام سوشمان Schuman (١٩٦٨ ، ٤٥٧) في دراسته بإجراء تحليل عاملي لأسباب الحوادث المرورية وتوصل إلى عاملين هما الانذفاعية وعدم الانتباه .

- ارتبطت الحوادث أيضاً بعامل تشتت الانتباه فقد أظهرت ذلك دراسة سومالاوميكولا Summala & Mikkola (١٩٩٤ ، ٣١٥-٣٢٦) ، وخاصة لدى الشباب في عمر (١٨-٢٠) عاماً في الفترة ما بين منتصف الليل إلى الساعة السادسة صباحاً وتزداد خطورة القيادة إذا اقترنت بالإرهاق وشرب الخمر مما يؤدي إلى حوادث خطيرة ، كما أكدت ذلك دراسة براون Brown (١٩٩٤ ، ٢٩٨-٣١٤) ، وقد أشارت دراسة برويبر Brouwer (١٩٩٤ ، ١٤٩-١٦١) إلى أن تشتت الانتباه يظهر جلياً لدى كبار السن أثناء قيادة السيارة

الفصل الثاني

بسبب التدهور في القدرات الحسية والإدراكية والعقلية ذات الصلة بالانتباه .

ويرى الباحث أن الاندفاعية وتشّت الانتباه من الخصائص المزاجية المميزة لمرتكبي الحوادث ولكنها لم تأخذ نصيبها من الدراسات المهمة بالحوادث المرورية بالإضافة إلى الخصائص المزاجية الأخرى رغم أهميتها من وجهة نظره في وقوع الحوادث المرورية .

أما بالنسبة لأساليب المعاملة الوالدية فكما أشار الباحث سابقاً فإن الدراسات العربية والأجنبية لم تعط الاهتمام الكافي لدارسة هذه الأساليب وعلاقتها بارتكاب الحوادث المرورية رغم أهميتها من وجهة نظر الباحث ، فقد ظهر له من خلال خبرته العملية أنها تسهم بدور فعال في وقوع الحوادث المرورية ، ولذا فقد ضمنها في دراسته الحالية ، علماً بأن كلاين Klein (١٩٧٢، ٩٨-١٠٥) قد أشار إلى أن الدراسات المرورية لا بد أن تهتم إهتماماً كبيراً بدراسة التفاعل بين الفرد وبيئته ، كما أكدت دراسة زيدل Zaidl (١٩٩٢، ٢٤) على أهمية دراسة الثقافة المحيطة بالسائق حيث أن السائق غالباً ما يتأثر بسلوك الآخرين سلباً وإيجاباً .

مما سبق ذكره يتبين ندرة الدراسات على حد علم الباحث التي تناولت بيان أثر الخصائص المزاجية وأساليب المعاملة الوالدية كما يدركها الأبناء في ارتكاب الحوادث المرورية ، مما حدا بالباحث إلى إجراء هذه الدراسة .

الفصل الثالث

الفصل الثالث

الدراسات السابقة

صنف الباحث الدراسات السابقة في الأبعاد التالية :

أولاً : دراسات تناولت المتغيرات الشخصية وعلاقتها بارتكاب

الحوادث المرورية .

ثانياً : دراسات تناولت أثر العمر وسلوك قائد المركبة في

ارتكاب الحوادث المرورية .

ثالثاً : دراسات تناولت أثر الخصائص المزاجية لقائد المركبة

في ارتكاب الحوادث المرورية .

رابعاً : دراسات تنبؤية عن حوادث المرور في المملكة العربية

السعودية .

- خلاصة وتعقيب على الدراسات السابقة .

خامساً : تساؤلات الدراسة .

الفصل الثالث

أولاً : دراسات تناولت المتغيرات الشخصية وعلاقتها بإرتكاب الحوادث المرورية .

(١) دراسة عبد اللطيف حسين فرج (١٤١٨هـ / ١٩٩٧م ، ٢٤٥ - ٢٦٥) .

هدفت هذه الدراسة إلى التعرف على الأسباب النفسية التي تدفع قائد المركبة للسرعة الزائدة ، والمؤدية إلى الحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية وذلك في المدى العمري من (١٨-٤٠) عاماً .
وتكونت عينة الدراسة من (١٠٠٠) فرد من طلاب جامعات : أم القرى بمكة المكرمة ، الملك عبدالعزيز بجدة ، وطلاب كليات المعلمين في مكة المكرمة ، وجدة والطائف والتابعة لوزارة المعارف .
وأشارت نتائج الدراسة الى وجود أربعة عشر سبباً تدفع قائد المركبة الى السرعة الزائدة ، وهي على النحو التالي حسب أهميتها :

- ١- التهاون بالحياة .
- ٢- التهاون بحياة الآخرين .
- ٣- التهاون بالسيارة .
- ٤- الرغبة في تأكيد الذات .
- ٥- الشعور بالوحدة .
- ٦- الانشغال بالأغاني .
- ٧- عدم الخوف من مراقبة الدوريات .
- ٨- عدم الوعي بالحوادث المرورية .
- ٩- الانشغال بأشياء أخرى غير القيادة .
- ١٠- الرغبة في الوصول إلى الهدف .
- ١١- عدم وجود دوريات في الطريق .
- ١٢- قلة الصبر .
- ١٣- الغضب والانفعال من بعض الأمور في البيت .

١٤- التفكير في بعض الأمور .

(٢) دراسة باركر وآخرون Par Ker, & Others (١٩٩٥م)

هدفت هذه الدراسة الى قياس الإتجاه نحو المخالفات المرورية لمن سبق لهم أن تورطوا في حوادث مرورية وذلك في المدى العمري من (١٧) عاماً فأكثر .

وتكونت عينة الدراسة من (١٣٧٣) فرداً من السائقين البريطانيين . وأشارت نتائج الدراسة إلى أن المخالفات المرورية تلعب دوراً كبيراً في وقوع الحوادث ، وأن أخطر المخالفات المرورية التي لها صلة مباشرة بالكثير من الحوادث على الطرق هي السرعة الزائدة .

(٣) دراسة جورج وآخرون George, & Others (١٩٩٥م)

هدفت هذه الدراسة الى معرفة العلاقة بين السرعة وحوادث الطرق واتجاهات السائقين نحو السرعة المحددة على الطرق في اليونان ، وذلك في المدى العمري من (١٨-٦٨) عاماً .

وتكونت عينة الدراسة من (٢٠٧) فرداً من السائقين اليونانيين . وأشارت نتائج الدراسة الى وجود عدة أسباب رئيسية تدفع قائدي المركبات الى تجاوز السرعة المحددة على الطرق وهي :

- كون السائق في عجلة من أمره .
- غياب الرقابة المرورية على الطرق .
- عدم التقدير الصحيح لخطر السرعة .
- عدم الثبات على سرعة محددة أثناء القيادة .
- المبالغة في تقديرهم لقدراتهم القيادية .
- كما أشارت النتائج الى أن أهم سبب وراء السرعة في نظر أفراد العينة كان هو عدم الثبات على سرعة محددة أثناء القيادة .

(٤) دراسة جيانا وآخرون Geuna, & Others (١٩٩٥ م) *

هدفت هذه الدراسة الى الكشف عن العلاقة بين الشعور بالإرهاق والتعب وبين الحوادث المرورية في إيطاليا ، وذلك في المدى العمري (١٩) عاماً .

وتكونت عينة الدراسة من (٥٠٠) فرد من السائقين الإيطاليين . أشارت نتائج الدراسة الى وجود علاقة دالة إحصائياً بين الشعور بالإرهاق والتعب والحوادث المرورية ، وأن تقارير الشعور بالتعب الذاتية ، ينبغي أن يعتمد عليها بشكل جدي لتحري التأثير الذي يلعبه الشعور بالتعب في القيادة والحوادث .

(٥) دراسة بالدوين وكلاينيك Baldwin, & Kleinke, (١٩٩٤ م) *

هدفت هذه الدراسة للكشف عن الآثار النفسية التي تتركها الحوادث المرورية على المراهقين . وتكونت عينة هذه الدراسة من (٧) مراهقين وقعت لهم حوادث مرورية وكانت إصاباتهم الجسدية نتيجة هذه الحوادث متوسطة ، وبسبب الصدمة النفسية التي شعروا بها من جراء تلك الحوادث ، وقد راجعوا العيادة النفسية خلال الشهور الخمسة التي اعقبت وقوع الحوادث المرورية .

وأشارت نتائج الدراسة الى أن هؤلاء المراهقين قد ذكروا بعض الآثار النفسية التي اعترتهم بسبب هذه الحوادث وهي :

- نوبات مخاوف متكررة .
- مشاكل في النوم .
- صعوبات في التركيز .
- صعوبة الحديث مع الوالدين والأقران .
- حذر متزايد من الخطر .
- تزايد القلق النفسي .

(٦) دراسة يوسف عبدالفتاح (١٤١٤هـ / ١٩٩٤م) :

هدفت هذه الدراسة إلى معرفة الفرق بين مفهوم الإستهداف للحوادث الذي يشير إلى العامل الشخصي المرتبط بشخصية الفرد والذي يسهم في توريطه في الحوادث وبين المفهوم الثاني وهو التعرض للحوادث وهي: جملة العوامل التي تسبب الحادث كالظروف الخارجية وغيرها . وأشارت نتائج الدراسة إلى أنه يمكن النظر في توزيع الحوادث على ضوء أربعة مداخل هي : الصدفة ، الخبرات الشخصية ، القابلية الزائدة لإرتكاب الحوادث ، التكوين البيولوجي والسيكولوجي للفرد .

(٧) دراسة ليهمان وآخرون Lehman & Others (١٩٨٩ ، ٣٤٤-٣٦٧) .

هدفت هذه الدراسة إلى الكشف عن مدى التكيف العائلي طويل المدى نحو فقدان المفاجئ أو غير المتوقع لأحد أفراد الأسرة نتيجة حادث مروري .

وتكونت عينة الدراسة من (٤٠) عائلة توفي أزواجهم أو زوجاتهم في حوادث مرورية ، ومن (٣٩) عائلة لم يتعرضوا لحوادث مرورية ، ومن (٥٤) أباً وأماً فقدوا أبناء لهم في حوادث مرورية تتراوح أعمار هؤلاء الأبناء من (١-١٨) عاماً .

أشارت نتائج الدراسة إلى أن العلاقات الزوجية زادت قوة في بعض الحالات وانهارت في حالات أخرى بعد وفاة أحد أطفال الأسرة في حادث مروري ، وأن الذين فقدوا عزيزاً عليهم في حادث مروري أظهروا مشاعر أكثر عاطفاً وحباً نحو أطفالهم ، كما أشارت نتائج الدراسة إلى أن وفاة الأب أو الأم أو أحد أطفال الأسرة في حادث مروري له تأثير سلبي بدرجة حادة على نفسية أطفال هذه الأسرة .

(٨) دراسة هانسن Hansen (١٩٨٨، ٣٤٦-٣٦٥) •

هدفت هذه الدراسة إلى معرفة الخصائص النفسية المميزة للأشخاص الذين لديهم قابلية للوقوع في الحوادث أو المستهدفين من الحوادث وذلك عن طريق فحص عدة دراسات أجريت في مجال الحوادث المرورية منذ خمسة عشر عاماً حتى إجراء هذه الدراسة •

وأشارت نتائج الدراسة إلى وجود بعض الخصائص النفسية المرتبطة بالحوادث المرورية ارتباطاً دالاً والمتمثلة في :

- الانقباض النفسي •
- التمرکز حول الذات •
- التهور •
- العدوانية •
- سوء التوافق الاجتماعي وبعض المظاهر العصبية •

(٩) دراسة دارت وماكنزي Dart & Mckenzie (١٩٨٢،

٤٤٩-٤٥٧) •

هدفت هذه الدراسة إلى إيجاد تفسير منطقي للحوادث المرورية وذلك بتطوير نموذج مفصل للعلاقة التفاعلية بين عناصر الحوادث المرورية الثلاثة : الإنسان ، المركبة ، والكفاية الهندسية للطريق ، وقاما بتطبيق هذا النموذج على ثلاثين حادثاً مرورياً قاتلاً Fatal في ولاية لويزيانا ، يتكون هذا النموذج من قسمين رئيسيين ، الأول : هو العوامل الفيزيائية والميكانيكية ، والثاني : هو العوامل الإنسانية •

وأشارت نتائج الدراسة إلى وجود ثلاثة أنماط للقيادة وهي :

- النمط المخاطر ، وتتميز سلوكياته في القيادة بالسرعة ، تناول الخمر النظر إلى القيادة كنوع من التعبير عن الرجولة أو الشجاعة ، ويرتبط هذا النمط السلوكي في القيادة بأنماط سلوكية تتميز بالمخاطرة في غير مجالات القيادة •

الفصل الثالث

- النمط قليل الكفاءة Inadequate Per formanca ترتبط الحوادث في هذا النمط بعدم الخبرة أو قلة المهارة في مواجهة المواقف المفاجئة ، وكانت نسبة هذا النمط في دراستهما ٢٠% .

- النمط سريع الإتهيار النفسي أو العصبي Sycological Breakdown وأصحاب هذا النمط يعانون من توقف مفاجئ في التفكير عند مواجهة المواقف المفاجئة ، كما أن البعض قد يصاب بالنوم المفاجئ عند الإرهاق .

ثانياً : دراسات تناولت أثر العمر وسلوك قيادة المركبة في ارتكاب الحوادث المرورية .

(١) دراسة هذال العتيبي (١٤١٨هـ / ١٩٩٨ م ، ٢٤) .

هدفت هذه الدراسة الى معرفة العوامل الإجتماعية المؤثرة في التزام السائقين السعوديين بأساليب القيادة الوقائية ، وذلك في المدى العمري من (١٨-٤٣) عاماً .

أشارت نتائج الدراسة إلى ما يلي :

- إن الأفراد في عمر (١٨-٢٣) عاماً أقل التزاماً بالقيادة السليمة ، يليهم الأفراد في عمر (٢٣-٢٨) عاماً .
- إن من تزيد أعمارهم عن (٤٣) عاماً هم الأكثر التزاماً بأصول القيادة السليمة .

- أن حملة شهادات الدراسات العليا هم أكثر التزاماً بالقيادة المرورية المنضبطة ، فيما يعد حملة الشهادات المتوسطة الأقل التزاماً بالقيادة المرورية المنضبطة .

أن المستوى الثقافي والتعليمي لقائد المركبة هو العامل الأكثر تأثيراً في القيادة السليمة ، يليه تأثير وسائل الإعلام ، ثم الأسرة ، ثم العامل الإقتصادي ، وأخيراً تأثير البيئة والحي .

(٢) دراسة عبدالرحمن عسيري (١٤١٨هـ — ١٩٩٧م ، ٢٦٧

- (٣٠٦) .

هدفت هذه الدراسة إلى معرفة الجوانب الإجتماعية للمخالفات المرورية التي يرتكبها الطلبة الجامعيون ودورها في وقوع الحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية ، وذلك في المدى العمري من (١٨-٤٠) عاماً .

وتكونت عينة الدراسة من (١٢٧) فرداً من طلاب جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية بالرياض ، طلاب المستويين الأول والنهائي بقسم الاجتماع .

أشارت نتائج الدراسة إلى مايلي :

- أن أكثر المخالفات شيوعاً بين الطلاب هي : السرعة .
- أن ١٨.١% من أفراد العينة قد بدأوا قيادة السيارات وهم في المدى العمري من (١٤-١٥) عاماً ، وذلك بتشجيع من الوالدين .
- وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين حجم المخالفات المرورية المسببة للحوادث وبين مستوى تعليم الأب ، أي أن أبناء ذوي التعليم العالي أقل تورطاً في ارتكاب المخالفات المرورية .

(٣) دراسة على سعيد الغامدي (١٤١٨هـ — ١٩٩٧م ، ٣٩-١٥)

هدفت هذه الدراسة إلى استعراض أسباب وآثار الحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية ، وتعتمد هذه الدراسة على تحليل الإحصائيات الصادرة من الإدارة العامة للمرور بالرياض .

وأشارت نتائج الدراسة إلى ما يلي :

- أن نسبة حوادث السرعة الزائدة في المملكة تعادل نظيرتها في الولايات المتحدة الأمريكية بثلاث مرات ونصف ، مما يؤكد جسامة انتهاك كثير من السائقين في المملكة السرعة القصوى المحددة على الطريق وعدم التزامهم بها .

الفصل الثالث

- أن نسبة حوادث قطع الإشارة تماثل أربعة أضعاف ونصف هذه المخالفة في الولايات المتحدة الأمريكية ، مما يؤكد أيضاً عدم احترام الإشارة الضوئية من كثير من السائقين في المملكة وانتهاكهم الضوء الأحمر بلامبالاة .

- أن مشكلة التجاوز الخاطئ اثناء القيادة مشكلة منتشرة بين السائقين في المملكة مقارنة بالولايات المتحدة الأمريكية إذ تشكل نسبة حوادث التجاوز الخاطئ في المملكة أكثر من ثمانية أضعاف نظيرتها في الولايات المتحدة الأمريكية ، وكذلك نسبة حوادث الدوران الخاطئ تفوق كثيراً نظيرتها في الولايات المتحدة الأمريكية .

- أن مشكلة حوادث المرور في المملكة مشكلة ترتبط بسلوكيات وتصرفات خاطئة تصدر من السائق ، لذلك فإن التركيز على العنصر البشري في معادلة وقوع الحادث المروري أمر في غاية الأهمية وهو المدخل الرئيسي نحو طرق أبواب المشكلة والحد منها .

- نسبة الوفيات للشباب مادون عمر (٣٥) عاماً هي نسبة عالية في المملكة وأن هذه النسبة في كل من المملكة العربية السعودية وبريطانياً وأمريكا هي : ٢٣٢٪ ، ٢ ، ٤٩٪ ، ٢ ، ٥٢٪ على التوالي ، مما يوضح فداحة الخسارة التي تتكبدها المملكة في هذه الشريحة الشبابية المهمة لتنفيذ خطط التنمية .

(٤) دراسة حسن الأحمد وآخرون (١٤١٨هـ — / ١٩٩٧م ،

٨٧-١٢٣) .

هدفت هذه الدراسة إلى الكشف عن أهم الأسباب المؤدية إلى وقوع الحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية .

وأشارت نتائج الدراسة إلى مايلي :

- استناداً للإحصاءات الرسمية الصادرة عن الإدارة العامة للمرور بالمملكة العربية السعودية يظهر أن سلوك قائد المركبة غيّر

الفصل الثالث

المسؤول والمتهور هو أهم أسباب حوادث المرور في المملكة ، وقد تمثل هذا السلوك غير المسؤول من قبل بعض السائقين وخاصة المراهقين والشباب ، في نسبة تجاوزت ٧٧% من مجموع حوادث المرور خلال عام ١٤١٥هـ .

- أن أهم عشرة تصرفات شائعة مسببة للحوادث في المجتمع السعودي هي :

- السرعة الزائدة .
- الإسراع المفاجئ بعبور الإشارة قبل غلقها .
- السماح لمن هم دون السن القانونية بقيادة السيارات .
- التوقف للفرجة على حادث في الطريق .
- إضاءة النور العالي عند مقابلة سيارة أخرى .
- الوقوف المزدوج لشراء أشياء من محل .
- الإنطلاق بمجرد غلق الإشارة المعاكسة .
- الإحتفاظ بمسافة قصيرة خلف السيارة الأمامية .
- التسابق مع سيارة أخرى .
- الثقة الشديدة في النفس في مهارة القيادة .

(٥) دراسة راجالين Rajalin, (١٩٩٤م ، ٥٥٥-٥٦٢) .

هدفت هذه الدراسة إلى معرفة الصلة بين القيادة الخطرة والتورط في الحوادث المرورية الخطيرة .

وتكونت عينة الدراسة من (٦١٥) فرداً وقعت لهم حوادث مرورية خطيرة ، ومن (٧٧٦) فرداً لم تقع لهم حوادث مرورية ، ومن (١٤٣) فرداً أوقفوا بواسطة رجال المرور بسبب إرتكابهم مخالفات مرورية خطيرة ، ومن (١٣٨) فرداً لم يرتكبوا أي مخالفات مرورية .

أشارت نتائج الدراسة الى :

الفصل الثالث

- أن السائقين الذين تسببوا في حوادث خطيرة ومؤلمة والسائقين الذين تم إيقافهم بسبب قيادتهم الخطيرة تميزوا عن غيرهم من السائقين بمخالفتهم للتعليمات المرورية بدرجة أكبر .
- أن السائقين الذين وقعت لهم حوادث مرورية ، ظهر من السجلات انهم قد ضبطوا سابقاً بسبب مخالفات مرورية .
- أن السائقين الذين وقعت لهم حوادث مرورية خطيرة وهربوا من موقع الحادث ؛ تميزوا بحصولهم على أكبر قدر من المخالفات المرورية السابقة .

(٦) دراسة ريتينج وآخرون Retting, & Others (١٩٩٥م) .

- هدفت هذه الدراسة إلى تحديد سلوك السائقين المباشر لوقوع الحوادث المرورية وتحديد مسؤوليتهم في هذه الحوادث ، كذلك تحديد أنواع الحوادث الأكثر شيوعاً .
- اعتمدت هذه الدراسة على (٤٥٢٦) تقريراً مرورياً عن الحوادث تم اعدادها من قبل رجال المرور ، وقد جمعت هذه التقارير من اربع مدن في أوزبا وكانت بالتساوي من أجل إعطاء كل مدينة حقها من التمثيل الإحصائي .

أشارت نتائج الدراسة الى ما يلي :

- أكثر الحوادث شيوعاً هي حوادث التصادم .
 - أكثر السلوكيات المسببة لوقوع الحوادث من قبل السائقين هي :
 - هروب السائقين من دوريات التفتيش والضبط المروري .
 - الوقوف المفاجئ والخاطئ .
 - الخروج الفجائي عن الطريق .
 - تغيير الإتجاه بشكل فجائي .
 - الدوران الخاطئ .
- كما أشارت نتائج الدراسة أن مسؤولية السائقين في وقوع الحوادث الخطيرة تصل نسبتها الى ٨٣% .

(٧) دراسة خالد الغامدي (١٤١٤هـ / ١٩٩٤م) :

هدفت هذه الدراسة إظهار بعض جوانب السلوك لدى السائقين تجاه القيادة في مدينة الجبيل بالمملكة العربية السعودية .

تكونت عينة الدراسة من (٧٦٤) فرداً من العاملين بالقاعدة البحرية بالجبيل .

وأشارت نتائج الدراسة إلى ما يلي :

- أن ١٤% من أفراد الدراسة يستخدمون حزام الأمان بصفة دائمة .
- أن ٨٦% من أفراد الدراسة يحترمون الإشارة الضوئية .
- أن ٧٥% من أفراد الدراسة ملتزمين بالسرعة القانونية .
- أن ٤٨.٥% من أفراد الدراسة لا يحبذون استخدام حزام الأمان لأنه غير مريح في نظرهم ، وأن ٩% يرون أنه يعيق خروج المصاب أثناء الحادث .

(٨) دراسة صالح القحطاني وعلي الغامدي (١٤١٤/١٩٩٤م)

هدفت هذه الدراسة إلى معرفة مدى تأثير خدمة الليموزين (الأجرة العامة) على السلامة المرورية في مدينة الرياض في المملكة العربية السعودية .

تكونت عينة الدراسة من (٤٠٠) فرد من سائقي الليموزين من غير السعوديين من عدة جنسيات عربية وأجنبية ممن يعملون في مدينة الرياض .

الفصل الثالث

وأشارت نتائج الدراسة إلى مايلي :

- أن متوسط عدد حوادث مركبات الأجرة العامة يعادل حوالي ١٢ مرة ضعف متوسط عدد حوادث المركبات الأخرى .

- أكثر من نصف سائقي هذه الخدمة يحمل الجنسية الباكستانية .

- ١٩% من سائقي هذه الخدمة تعلم القيادة في المملكة العربية السعودية .

- كل سائق يقطع يومياً مسافة تقدر بحوالي ٤٠٠ كلم ، بمعدل ١٤.٥ ساعة .

- يرتبط دخل السائق بإيراده اليومي ، مما يجعله في سباق مع الآخرين من أجل زيادة هذا الإيراد .

- بلغ عدد المخالفات لكل ١٠٠ سائق ٩٨ مخالفة ، كما بلغ عدد الحوادث ٦١ حادث لكل مائة سائق .

(٩) دراسة سعود التركي وآخرون (١٤١٨هـ / ١٩٩٧م)

هدفت هذه الدراسة إلى معرفة اتجاهات السائقين نحو حزام الأمان وإلى معرفة نسبة السائقين المستخدمين لحزام الأمان وبحث الأسباب الكامنة وراء عدم استخدامه .

تكونت عينة الدراسة من (٨٦٠) فرداً من السائقين بمدينة الرياض بالمملكة العربية السعودية .

وأشارت نتائج الدراسة إلى أن أهم الأسباب التي يراها السائقون وراء عدم استخدام حزام الأمان هي :

- لا يستخدم في المسافات القصيرة .

- لأنه مزعج .

- الخوف من إعاقة الحركة .

الفصل الثالث

- عدم الإقتناع بأهميته .
 - عدم التعود .
 - عدم التقيد بالنظام .
 - نظرة المجتمع السلبية الى الذي يربط الحزام .
 - الكسل والنسيان .
- كما أشارت النتائج الى أن أهم أسباب الحوادث المرورية في رأ ي عينة الدراسة من السائقين هي :

- السرعة .
- إهمال السائق في تطبيق النظام .
- جهل السائق بأصول القيادة .
- الضعف في تطبيق الأنظمة المرورية .
- الكفاية الهندسية للطرق .

(١٠) دراسة شيباتا و فوكادا Shibata, & Fukuda (١٩٩٤م) .

هدفت هذه الدراسة إلى البحث عن بعض العوامل التي تزيد من خطورة حوادث السيارات في اليابان ، واعتمدت هذه الدراسة على بيانات لعدد (٣٣٨٢١) حادث مروري .

أشارت نتائج هذه الدراسة إلى أن أكثر العوامل التي تزيد من خطورة الحوادث حسب أهميتها هي :

- السرعة الزائدة .
- تناول المسكرات أثناء القيادة .
- القيادة بدون ترخيص .
- عدم إستعمال حزام الأمان .

(١١) دراسة وليامز Williams, (١٩٩٣، ٨٥-٩٢) .

هدفت هذه الدراسة إلى مناقشة الارتباط الرئيسي بين العمر الشبابي وبين الوقوع في الحوادث المرورية الخطيرة ، وذلك في المدى العمري من (١٨-٢٢) عاماً .

الفصل الثالث

وأشارت نتائج الدراسة الى :

- ارتفاع نسبة ارتكاب الحوادث من قبل السائقين الشباب وبدرجة ملحوظة بالمقارنة مع أي مجموعات عمرية أخرى بما فيهم المتقدمون في السن .
- كانت الأسباب الجوهرية لهؤلاء الشباب في ارتكاب الحوادث المرورية الخطيرة تتمثل في عدم النضج العقلي والسلوكي وقلة الخبرة بمعرفة اللوائح والأنظمة المرورية .
- أن حوادث السائقين الشباب تزداد خطورة عند تعاطيهم للمواد الكحولية .

(١٢) دراسة بيك Peck (١٩٩٣م ، ١٤٥-١٦٦) .

هدفت هذه الدراسة إلى معرفة العوامل الشخصية ذات التأثير في اتجاه السائقين نحو التورط في حوادث المرور عن طريق فحص سجلاتهم ، وخاصة وقائع ومحاضر الحوادث المرورية الموثقة في سجلاتهم . أشارت نتائج الدراسة إلى أن السجل القيادي للسائقين والموثق به جميع ما يتعلق بمخالفاتهم وحوادثهم يعتبر من بين أهم المصادر والمراجع التي يمكن الاعتماد عليها بدرجة عالية للتنبؤ بسلوك هؤلاء السائقين في المستقبل فيما يتعلق بالقيادة التي تتسم بالمخاطرة والتورط في ارتكاب الحوادث المرورية .

(١٣) دراسة ناصر الصالح (١٤١٢هـ / ١٩٩٢م) :

هدفت هذه الدراسة إلى معرفة تأثير أيام الأسبوع والشهور في وقوع الحوادث في مكة المكرمة .

وأشارت نتائج الدراسة إلى أن يوم الأربعاء حقق أعلى نسبة من الحوادث من بين أيام الأسبوع ، كما استأثر شهر رمضان وشهر ذو الحجة بأعلى معدل للحوادث بين أشهر السنة على خلاف مدن ومناطق المملكة العربية السعودية الأخرى ، كما أشارت النتائج إلى ارتفاع الحوادث المرورية في

النهار عنها في الليل في جميع شهور السنة ماعدا رمضان ، وأن فئات العمر (١٨-٣٠) عاماً سجلت أعلى نسبة في ارتكاب الحوادث المرورية.

(١٤) دراسة عبد الجليل السيف وآخرون (١٤١٠هـ/١٩٩٠م).

هدفت هذه الدراسة إلى معرفة أسباب إرتفاع عدد الوفيات والإصابات في الحوادث المرورية بمنطقة مكة المكرمة والمنطقة الشرقية بالمملكة العربية السعودية .

وتكونت عينة الدراسة من (٤٨٣) فرداً من المصابين في الحوادث المرورية في منطقة مكة المكرمة والمنطقة الشرقية والمنطقة الوسطى ، ومن (٤١) فرداً من رجال المرور العاملين في أقسام الحوادث في المناطق المذكورة .

أشارت نتائج الدراسة إلى مايلي :

- أن انخفاض عمر السائق من أهم العوامل المسببة للحوادث .
- أن أغلب الذين وقعت لهم حوادث مرورية في المنطقة الشرقية من طلبة المرحلة المتوسطة والثانوية .
- أن السماح للأبناء الصغار من قبل الآباء بقيادة السيارات سلوك اجتماعي خاطئ يلعب دوراً مهماً في ازدياد أعداد الحوادث ونتائجها .

(١٥) دراسة بيرنيس و سمبسون Beirness, & Simpson (١٩٨٨م) .

هدفت الدراسة إلى معرفة العوامل الإجتماعية والنفسية والسلوكية المرتبطة بسلوكيات القيادة الخطيرة لدى مجموعتين من السائقين الذين وقعت لهم حوادث مرورية والذين لم تقع لهم حوادث مرورية .

تكونت عينة الدراسة من (١٩٨٦) طالب من طلاب الصف الثالث المتوسط ، والأول والثاني الثانوي ، من طلاب المدارس الأمريكية .

الفصل الثالث

أشارت نتائج الدراسة إلى أن العوامل الاجتماعية والنفسية والسلوكية يمكن الاعتماد عليها في التمييز بين الأفراد المتورطين في الحوادث المرورية ، وغير المتورطين ، وأن الأفراد الذين تورطوا في حوادث مرورية هم أقرب من أن يكونوا على اندماج مع سلوكيات أشكالية وصحية .

(١٦) دراسة بروسير Preusser, (١٩٨٨، ٢٨٣ - ٢٩٥) .

هدفت هذه الدراسة إلى معرفة اختلاف النظام في الولايات المتحدة الأمريكية من ولاية إلى أخرى في منح رخص القيادة وأثر ذلك في إرتكاب الحوادث والمخالفات المرورية ، وذلك لدى الأفراد في المدى العمري من (١٤-١٨) عاماً .

وتكونت عينة الدراسة من (٥٢٣٠) فرداً من طلاب المدارس الثانوية في سبع ولايات أمريكية .

أشارت نتائج الدراسة إلى :

- أن معظم أفراد العينة راغبون في الحصول على رخص قيادة بأسرع مما يمكن .

- نظام منح رخص القيادة يختلف من ولاية إلى ولاية أخرى بدرجة عالية .

- أفراد الدراسة من الطلبة الذين ينتمون إلى الولايات التي تمنح الرخص في وقت مبكر من العمر ظهرت لديهم سلوكيات قيادية تتجه إلى المخاطرة وارتكاب المخالفات المرورية بعكس أقرانهم من الطلبة الذين يتبعون الولايات التي لا تمنح رخص القيادة إلا في سن متأخرة .

- التأخرفي منح رخص القيادة مع التضييق والتشديد في الاستثناءات لمنح هذه الرخص وبالتحديد في العمر الواقع بين (١٥-١٧) عاماً ، ثبت بأنها أساليب فعالة لكبح جماح هؤلاء المراهقين في القيادة المكثفة والتي تتجه إلى المخاطرة والتورط في حوادث المرور .

الفصل الثالث

ثالثاً : دراسات تناولت أثر الخصائص المزاجية لقائد المركبة
في ارتكاب الحوادث المرورية .

(١) دراسة عبدالحميد إبراهيم (١٤١٤هـ / ١٩٩٤ ، ٤٤٧ -
٤٧٨) .

هدفت هذه الدراسة إلى معرفة العلاقة بين الاتجاه نحو المخاطرة
وحوادث المرور في المملكة العربية السعودية ، وذلك في المدى
العمرى من (١٨-٢٥) عاماً .

وتكونت الدراسة من (٦٢٢) فرداً من طلاب جامعة الملك سعود - كلية
التربية ، والآداب والعلوم الإدارية .
أشارت نتائج الدراسة الى وجود ارتباط دال احصائياً بين الاتجاه نحو
المخاطرة والتورط في حوادث المرور .

(٢) دراسة عبدالله النافع وخالد السيف (١٤٠٨هـ /
١٩٨٨ م) .

هدفت هذه الدراسة إلى تحديد وتحليل الخصائص النفسية لسلوك قائدي
السيارات في المملكة العربية السعودية ، وذلك في المدى العمرى من
(١٥-٥٤) عاماً .

وتكونت عينة الدراسة من (٢٠٠٠) فرد من جميع المناطق المملكة
العربية السعودية المختلفة .
أشارت نتائج الدراسة إلى وجود ارتباط دال إحصائياً بين نمط سلوك
القيادة الخاطئ والاندفاع .

(٣) دراسة سوشمان Schuman (١٩٦٨ م) .

هدفت هذه الدراسة إلى معرفة الخصائص المزاجية المرتبطة بالحوادث
المرورية .

أشارت نتائج هذه الدراسة إلى وجود عاملين مزاجيين لهما علاقة
بوقوع الحوادث وهما: الاندفاع وعدم الانتباه .

رابعاً : دراسات تنبؤية عن حوادث المرور في المملكة العربية السعودية :

(١) دراسة أمين قشقري (١٤١٨هـ / ١٩٩٧م) .

هدفت هذه الدراسة إلى معرفة خصائص الحوادث المرورية بالمملكة العربية السعودية من عام ١٣٩٤هـ / ١٩٧٤م إلى عام ١٤١٦هـ / ١٩٩٦م والتعرف على اتجاه هذه الحوادث المرورية في منطقة الرياض خلال العشر سنوات القادمة من عام ١٤١٧هـ / ١٩٩٧م إلى عام ١٤٢٧هـ / ٢٠٠٧م عن طريق حساب السلاسل الزمنية .

وأشارت نتائج الدراسة إلى أن الحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية ومنطقة الرياض ترجع إلى ارتكاب مخالفتين رئيسيتين هما : السرعة وعدم التقيد بإشارات المرور ، وأن هناك ارتفاعاً واضحاً في الحوادث المرورية ونتائجها إذ يقدر مجموع الحوادث المرورية خلال العشر سنوات القادمة بمنطقة الرياض بـ (٣٩٩١٩٥) حادث خلاف حوادث التلفيات ، أما عن الوفيات فمن المقدّر أن تبلغ (١٤٣٠٧) وفاة .

(٢) دراسة على الغامدي وخالد القحطاني (١٤١٤/١٩٩٤م ، ٨٧-١٠٥)

هدفت هذه الدراسة إلى معرفة تنبؤات التسلسل الزمني (يقصد بها الأساليب الإحصائية التي تعتمد على مجموعة المشاهدات ويدخل فيها متغير الزمن باستخدام المعادلة ARIMA) لحوادث المرور ومصايبها وقتلاها في المملكة العربية السعودية .

وأشارت نتائج الدراسة إلى أن أنماط الحوادث لم تظهر تناقصاً في المستقبل وأن الحاجة ملحة إلى تحسين برامج السلامة المرورية المعمول بها حالياً وضرورة القيام بأبحاث جديدة ومستمرة لتحديد أسباب هذه الحوادث المتزايدة .

(٣) دراسة عبدالرحيم الزهراني (١٤١٤ / ١٩٩٤ م ، ٥٧ -

٧٤) .

هدفت هذه الدراسة إلى تحليل ومعرفة أنماط الحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية بواسطة النماذج الرياضية . أشارت نتائج الدراسة إلى أن حالات الوفاة المتوقعة حتى عام ١٤٢٥ هـ ستبلغ (٥٠٠٠) حالة سنوياً ، وأوضحت هذه الدراسة أن عدد الحوادث المرورية سيكون في إزدیاد وستنتج عنها خسائر مالية كبيرة يجب الحد منها .

خلاصة وتعقيب على الدراسات السابقة :

تبين مما سبق :

- إجماع أغلب الدراسات على أن الإنسان هو المسؤول الأول عن وقوع الحوادث المرورية وبنسبة تصل إلى (٨٣ %) كما أشارت إلى ذلك دراسة علي الغامدي (١٤١٨ هـ / ١٩٩٧ م) ودراسة حسن الأحمدی وآخرین (١٤١٨ هـ / ١٩٩٧) ودراسة أمين قشقری (١٤١٨ هـ / ١٩٩٧ م) ودراسة راجالین Rajalin, (١٩٩٤ م) .

- أن أغلب مرتكبي الحوادث المرورية هم من الشباب مادون سن (٣٩) عاماً ، كما أشارت لذلك دراسة عبدالجليل السيف وآخرون (١٤١٠ هـ / ١٩٩٠ م) ودراسة علي الغامدي (١٤١٨ هـ / ١٩٩٧) ودراسة بروسير, Breusser, (١٩٨٨) ودراسة وليامز, Williams, (١٩٩٣) .

- أن أكثر مسببات الحوادث المرورية وخاصة في المملكة العربية السعودية هي السرعة وتجاوز الإشارة الحمراء كما أشارت إلى ذلك دراسة علي الغامدي (١٤١٨ هـ / ٩٩٧ م) ودراسة حسن الأحمدی

(١٤١٨هـ/١٩٩٧م) ودراسة هذال العتيبي (١٤١٨هـ/١٩٩٨م).

الأول عن سلوكه القيادي وتورطه في حوادث المرور ، كما أشارت

Dart & Mekenzie (١٤١٨هـ/١٩٩٧م) ودراسة دارت وماكنزي

• (۱۹۸۲م) ودراسة هانسن, Hansen, (۱۹۸۸م)

المملكة العربية السعودية وزيادة الوفيات والإصابات والخسائر

المادية ، كما تشير إلى ذلك دراسة كل من علي الغامدي وخالد

القحطاني وعبدالرحيم الزهراني (١٤١٤هـ/١٩٩٤م) ودراسة

• أمين قشقرى (١٤١٨هـ/١٩٩٧م)

- كان التركيز من قبل الدارسين والباحثين في موضوع الحوادث

المروية ينصب في المقام الأول على الدراسات الإحصائية

والتحليلية للأسباب والآثار المادية والاجتماعية للحوادث المرورية

بينما ندرت في الدراسات التي تهتم بالمتغيرات الشخصية في

• علاقتها بالحوادث المرورية

- إن الدراسات التي تناولت الحوادث المرورية وعلاقتها بالمزاج

كانت نادرة - على حد علم الباحث - بحيث لم تكن هناك أي دراسة

اهتمت بهذه العلاقة ولكن نتائج بعض الدراسات توصلت إلى عامل

الاندفاعية وعدم الانتباه وهما من العوامل المزاجية التي ثبت

دورهما في وقوع الحوادث المرورية ، كما أشارت إلى ذلك دراسة

عبدالله النافع وخالد السيف (١٤٠٨هـ/١٩٨٨م) ودراسة سوشمان

(١٩٦٨م) ، علماً أن هناك دراسات عربية اهتمت بدراسة المزاج

في علاقته ببعض المتغيرات الأخرى مثل دراسة مجدى أحمد

عبدالله (١٤١٢هـ/١٩٩٢م) عن المزاج الواقعي المثالي وعلاقته

الفصل الثالث

بالعصابية والإتزان الإنفعالي ، وكذلك دراسة أحمد طنطاوي وعفاف عجلان (١٤١٥هـ/١٩٩٥م) ، عن العوامل المزاجية والمعرفية المرتبطة باضطراب قصور الانتباه لدى الأطفال والمراهقين .

- الدراسات المتعلقة بأساليب المعاملة الوالدية وعلاقتها بالحوادث المرورية كانت من الندرة بحيث لم توجد أي دراسة وعلى - حدد علم الباحث - أوضحت تأثير أساليب المعاملة الوالدية في سلوك الأبناء القيادي وتورطهم في حوادث المرور، مع أن أساليب المعاملة الوالدية قد لقيت الاهتمام من قبل الدارسين في علاقتها ببعض المتغيرات الأخرى مثل دراسة عبدالكريم ابو الخيـــــر (١٤٠٥هـ/١٩٨٥) عن أساليب المعاملة الوالدية - كما يدركها الأبناء وعلاقتها بالاضطرابات النفسية ، ودراسة على أحمد الحفاشي الغامدي (١٤٠٩هـ/١٩٨٩م) عن أساليب المعاملة الوالدية في علاقتها ببعض سمات المسيرة والمغايرة لدى الأحداث الجانحين في المملكة العربية السعودية وكذلك دراسة ميسرة طاهر (١٤١٠هـ/١٩٩٠م) عن أساليب المعاملة الوالدية وبعض جوانب الشخصية ، ودراسة محمد عبدالحميد زيدان عن بعض السمات الشخصية وعلاقتها برعاية الوالدين .

وخلاصة ما تقدم يظهر ندرة الدراسات التي اهتمت ببيان أثر الخصائص المزاجية وأساليب المعاملة الوالدية في ارتكاب الحوادث المرورية ، مما دفع الباحث إلى إجراء دراسة بعض الخصائص المزاجية وأساليب المعاملة الوالدية كما يدركها الأبناء في ارتكاب الحوادث المرورية ، وذلك في ضوء التساؤلات التي جدها في مشكلة الدراسة الحالية .

خامساً : تساؤلات الدراسة :

على ضوء ماسبق ذكره في مشكلة الدراسة تتحدد تساؤلات الدراسة فيما يلي :

- ما الفروق في الخصائص المزاجية للأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية مقارنة بأقرانهم الذين لم تقع لهم حوادث مرورية على الإطلاق ؟

- ما الفروق في الخصائص المزاجية للأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية متكررة مقارنة بأقرانهم الذين وقعت لهم حادثة مرورية واحدة ؟ .

- ما الفروق في أساليب معاملة الآباء للأبناء الذين وقعت لهم حوادث مرورية مقارنة بأقرانهم من الأبناء الذين لم تقع لهم حوادث مرورية على الإطلاق ؟ .

- ما الفروق في أساليب معاملة الأمهات للأبناء الذين وقعت لهم حوادث مرورية مقارنة بأقرانهم من الأبناء الذين لم تقع لهم حوادث مرورية على الإطلاق ؟

- ما أثر عدم الاتفاق بين الوالدين في أساليب معاملتهما لأبنائهم في ارتكاب الأبناء للحوادث المرورية ؟ .

الفصل الرابع

الفصل الرابع

الخطوة والإجراءات

أولاً : مجتمع الدراسة :

- (أ) العينة التمهيدية .
- (ب) العينة الأساسية .
- (ج) خصائص عينة الدراسة .

ثانياً : أدوات الدراسة :

(أ) اختبار الحالة المزاجية لقائدي المركبات :

- عوامل اختبار الحالة المزاجية .
- تصحيح الاختبار .
- تقدير ثبات الاختبار .
- تحديد صدق الاختبار .

(ب) اختبار أساليب المعاملة الوالدية :

- عوامل اختبار أساليب المعاملة الوالدية .
- تصحيح الاختبار .
- تقدير ثبات الاختبار .
- تحديد صدق الاختبار .
- إجراءات الدراسة .

الفصل الرابع

أولاً : مجتمع الدراسة :

يقع المجتمع الأصلي للدراسة في مدن : جدة ، ومكة المكرمة ، والطائف ، وهي المدن المكونة للمنطقة الغربية بالمملكة العربية السعودية ، وتتبع أمانة منطقة مكة المكرمة ، وتشهد هذه المدن حركة سير كثيفة خلال موسم الحج لأداء فريضة الحج ، وشهر رمضان لأداء مناسك العمرة ، وقد بلغ عدد الحوادث المرورية المسجلة في سجلات الحوادث خلال فترة تطبيق الدراسة التي امتدت من ١٤١٧/٧/١هـ إلى ١٤١٨/١/١هـ (١٨٩٨) حادثاً مرورياً ، توفي فيها (٢٧٦) شخصاً ، وأصيب (٢٦٨٣) شخصاً ، وقد تراوحت أعمار السائقين المشاركين في هذه الحوادث ما بين (١٨-٤٠) عاماً ، ويشكل غير السعوديين فيهم ٤٦,٦% بينما يشكل السعوديون ٥٢,٤% .

وتكون المجتمع الأصلي للدراسة من السائقين السعوديين ، المدانين في حوادث مرورية ، وكانوا متسببين في هذه الحوادث ، ومتواجدين في أقسام الحوادث المرورية بإدارات المرور والمستشفيات في المدن الثلاث المذكورة ، وأيضاً من السائقين السعوديين الذين لم تقع لهم حوادث مرورية من طلبة المراحل الدراسية : المتوسطة ، والثانوية ، الجامعية في مدن : جدة ، ومكة المكرمة ، والطائف .

عينة الدراسة :

(أ) عينة الدراسة التمهيدية :

تكونت عينة الدراسة التمهيدية من (٢٠٥) فرد ، أعمارهم تتراوح ما بين (١٧-٢٥) عاماً من الطلاب السعوديين بالمراحل الدراسية : المتوسطة والثانوية ، والجامعية ، بعضهم وقعت لهم حوادث مرورية ، والبعض الآخر لم تقع لهم حوادث مرورية وذلك خلال الفترة من ١٤١٦/١١/٥هـ وحتى ١٤١٧/٥/٥هـ وجدولي ٦ ، ٧ يوضحان توزيع أفراد عينة الدراسة التمهيدية .

الفصل الرابع

جدول ٦

يوضح توزيع أفراد عينة الدراسة التمهيدية حسب المدن والمستوى الدراسي

عينة غير مرتكبي الحوادث المرورية					عينة مرتكبي الحوادث المرورية					توزيع أفراد العينة
النسبة المئوية	المجموع	الطائف	مكة	جدة	النسبة المئوية	المجموع	الطائف	مكة	جدة	حسب المدينة المستوى الدراسي
%٤٤,٤	٤٠	١٠	١٢	١٨	%٤١,٧	٤٨	٩	١٧	٢٢	المتوسط
%٣٣,٣	٣٠	٧	٨	١٥	%٣٣,٩	٣٩	١٠	١٣	١٦	الثانوي
%٢٢,٣	٢٠	٤	٧	٩	%٢٤,٤	٢٨	٥	٩	١٤	الجامعي
%١٠٠	٩٠	٢١	٢٧	٤٢	%١٠٠	١١٥	٢٤	٣٩	٥٢	المجموع

جدول ٧

يوضح توزيع أفراد عينة الدراسة التمهيدية حسب العمر

عينة غير مرتكبي الحوادث المرورية		عينة مرتكبي الحوادث المرورية		توزيع أفراد العينة حسب العمر
النسبة المئوية	العدد	النسبة المئوية	العدد	
%٤٤,٤	٤٠	%٤٨,٧	٥٦	١٩ فما دون
%٢٠	١٨	%١٧,٤	٢٠	٢٠
%١١,١	١٠	%١٠,٣	١٠	٢١
%١٠	٩	%٦,٩	٨	٢٢
%٦,٧	٦	%٦,٩	٨	٢٣
%٤,٤	٤	%٦,٩	٨	٢٤
%٣,٣	٣	%٤,٣	٥	٢٥
%١٠٠	٩٠	%١٠٠	١١٥	المجموع

الفصل الرابع

(ب) عينة الدراسة الأساسية :

تكونت عينة الدراسة الأساسية من (٤٥٢) فرداً ، تتراوح أعمارهم ما بين (١٧-٢٥) عاماً ممن وقعت لهم حوادث مرورية ، ومن لم تقع لهم حوادث مرورية في مدن : جدة ، ومكة المكرمة ، والطائف ، كما يتضح ذلك من جدول رقم ٨ وتتكون هذه العينة من مجموعتين :

الأولى : الأفراد السعوديين الذين وقعت لهم حوادث مرورية ، في الفترة من ١٤١٧/٧/١هـ إلى ١٤١٨/١/١هـ وكان لهم دور في وقوع هذه الحوادث ، ونجم عنها حدوث وفيات ، وإصابات خطيرة ، وكانوا موجودين بالمستشفيات وأقسام الحوادث في مدن : جدة ، ومكة المكرمة ، والطائف ، وقد بلغ عددهم (٣٠٢) فرداً .

الثانية : الأفراد السعوديين الذين لم تقع لهم حوادث مرورية وهم ممن يقودون السيارات لأكثر من ثلاث سنوات ويبلغ عددهم (١٥٠) فرداً وهم من طلبة المراحل الدراسية : المتوسطة ، والثانوية ، والجامعية ، في مدن : جدة ، ومكة المكرمة ، والطائف .

جدول ٨

يوضح توزيع أفراد العينة الأساسية حسب المدن التي يعيشون فيها

إسم المدينة	عينة مرتكبي الحوادث		عينة غير مرتكبي الحوادث	
	العدد	النسبة المئوية	العدد	النسبة المئوية
جدة	١٣٦	٤٢,٦	٦٥	٤٣,٣
مكة المكرمة	١٠٠	٣٥,٤	٥٢	٣٤,٦
الطائف	٦٦	٢٢,٠	٣٣	٢٢,١
المجموع	٣٠٢	%١٠٠	١٥٠	%١٠٠

(ج) خصائص عينة الدراسة :

(١) العمر : تراوحت أعمار أفراد عينة الدراسة ما بين (١٧-٢٥)

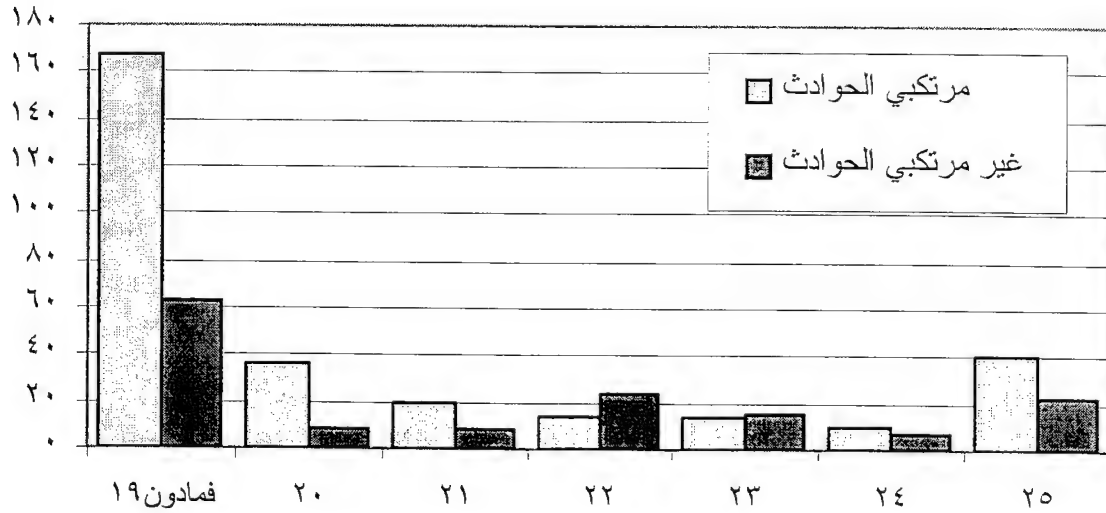
سنة موزعة كما في جدول ٩ .

جدول ٩

يوضح توزيع عينة الدراسة الأساسية من مرتكبي الحوادث

وغير مرتكبي الحوادث حسب العمر

السن	عينة مرتكبي الحوادث		عينة مرتكبي الحوادث	
	النسبة المئوية	العدد	النسبة المئوية	العدد
١٩ فما دون	٤٢,٠	٦٣	٥٥,٦	١٦٨
٢٠	٥,٤	٨	١١,٩	٣٦
٢١	٦,٠	٩	٦,٦	٢٠
٢٢	١٦,٠	٢٤	٤,٦	١٤
٢٣	١٠,٧	١٦	٤,٦	١٤
٢٤	٤,٧	٧	٣,٣	١٠
٢٥	١٥,٣	٢٣	١٣,٢	٤٠
المجموع	%١٠٠	١٥٠	%١٠٠	٣٠٢



شكل ٨

يوضح نسبة توزيع أفراد عينة الدراسة الأساسية مرتكبي الحوادث

وغير مرتكبي الحوادث حسب العمر

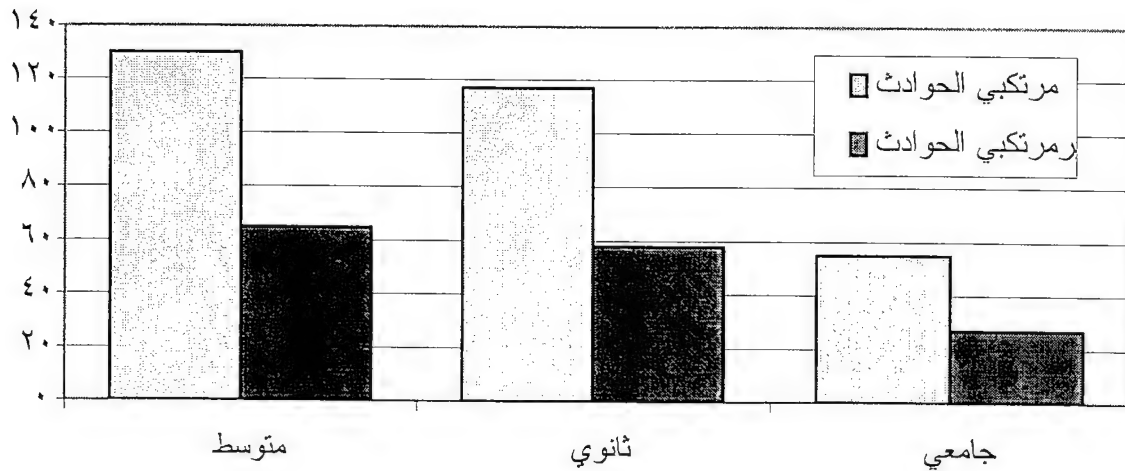
الفصل الرابع

(٢) مستوى التعليم : تراوح عدد مرتكبي الحوادث من طلاب المرحلة المتوسطة والثانوية (٢٤٧) فرداً أي بنسبة ٨١,٨ % في حين أن مرتكبي الحوادث الباقين وعددهم ٥٥ فرداً ونسبتهم ١٨,٢ % كان مستواهم التعليمي أعلى من الثانوية العامة ، وجدول ١٠ وشكل ٩ يشير إلى ذلك .

جدول ١٠

يوضح مستوى تعليم أفراد عينة الدراسة الأساسية مرتكبي الحوادث وغير مرتكبي الحوادث

المستوى التعليمي	عينة مرتكبي الحوادث		عينة غير مرتكبي الحوادث	
	العدد	النسبة المئوية	العدد	النسبة المئوية
متوسط	١٣٠	٤٣,١	٦٥	٤٣,٣
ثانوي	١١٧	٣٨,٧	٥٨	٣٨,٧
جامعي	٥٥	١٨,٢	٢٧	١٨,٠
المجموع	٣٠٢	%١٠٠	١٥٠	%١٠٠



شكل ٩

يوضح نسبة توزيع أفراد العينة الأساسية مرتكبي الحوادث وغير مرتكبي الحوادث حسب المستوى الدراسي

جدول ١٢

يوضح المجالات المهنية التي يعمل بها الآباء في عينة الدراسة الأساسية

مرتكبي الحوادث وغير مرتكبي الحوادث

المهن التي يعمل بها الآباء	عينة مرتكبي الحوادث		عينة غير مرتكبي الحوادث	
	العدد	النسبة المئوية	العدد	النسبة المئوية
لا يعمل	٨	٢,٦	٢	١,٣
يعمل بالزراعة والرعي	١١	٣,٥	٤	٢,٧
يعمل بالصناعة	١٨	٦,٠	٣	٢,٠
يعمل بالتجارة	٦٨	٢٢,٥	٥٣	٣٥,٣
يعمل بالوظائف الحكومية	١٤٢	٤٧,٠	٦٢	٤١,٣
يعمل بالقطاع الخاص	١٥	٥,١	٦	٤,٠
متقاعد	٣٥	١١,٦	١٦	١٠,٧
متوفي	٥	١,٧	٤	٢,٧
المجموع	٣٠٢	%١٠٠	١٥٠	%١٠٠

(٥) مستوى تعليم الأم : يظهر من الجدول ١٣ أن مستوى تعليم

الأمهات منخفض ، فنسبة أمهات الأفراد مرتكبي الحوادث المروية من الأميات بلغت ٥٧,٠% مقابل ٥٢,٧% في عينة أمهات الشباب غير مرتكبي الحوادث ، كما كانت نسبة الأمهات اللاتي يحملن الشهادة الابتدائية فأقل في عينة مرتكبي الحوادث ٢٣,٢% مقابل ٢٦,٧% عند أمهات غير مرتكبي الحوادث ، أما الأمهات اللاتي في المستوى الإعدادي والثانوي فكانت نسبتهن ١٤,٩% في عينة الشباب مرتكبي الحوادث مقابل ١٢,٠% عند أمهات غير مرتكبي الحوادث ، مما يدل على أن الأمهات في كلتا العينتين من ذوات التعليم المنخفض ومعظمهن من الأميات .

جدول ١٣

يوضح مستوى تعليم أمهات الأفراد في عينة الدراسة الأساسية

مرتكبي الحوادث وغير مرتكبي الحوادث

المستوى التعليمي للأمهات	عينة مرتكبي الحوادث		عينة غير مرتكبي الحوادث	
	العدد	النسبة المئوية	العدد	النسبة المئوية
لاتقرأ ولا تكتب	١٨٠	٥٩,٦	٧١	٥٦,٦
إبتدائي فأقل	٧٢	٢٣,٨	٥٤	٢٦,٧
متوسط	٢٩	٩,٦	١٨	١٢,٠
ثانوي	٢١	٧,٠	٧	٤,٧
جامعي	—	—	—	—
المجموع	٣٠٢	%١٠٠	١٥٠	%١٠٠

(٦) مهنة الأم : معظم أمهات عينة الدراسة غير عاملات بنسبة

٩٥,٤% في عينة الشباب مرتكبي الحوادث مقابل ٩٢% في عينة

أمهات الشباب غير مرتكبي الحوادث ، أما اللاتي يعملن بالوظائف

الحكومية فقد بلغت نسبتهن ٣,٦% في عينة مرتكبي الحوادث و ٥,٣%

في عينة غير مرتكبي الحوادث ، مما يدل على أن الأغلبية من الأمهات

في العينتين لا يعملن ، كما يظهر من الجدول ١٤ ، ويرى الباحث أن

ذلك يعود إلى الظروف الإجتماعية السابقة للمجتمع السعودي الذي

كان لايهتم بعمل المرأة بحكم العادات والتقاليد ، كما أن للمستوى المهني

عند الأمهات علاقة بالمستوى التعليمي الذي ظهر لنا من جدول ١٣ أنه

منخفض بدرجة كبيرة .

جدول ١٤

يوضح المجالات المهنية لأمهات عينة الدراسة الأساسية

مرتكبي الحوادث وغير مرتكبي الحوادث

المهن التي تعمل بها الأمهات	عينة مرتكبي الحوادث		عينة غير مرتكبي الحوادث	
	العدد	النسبة المئوية	العدد	النسبة المئوية
لا تعمل	٢٨٨	٩٥,٤	١٣٨	٩٢,٠
تعمل بالزراعة والرعي	١	٠,٣	١	٠,٧
تعمل بالتجارة	٢	٠,٧	—	—
تعمل بالوظائف الحكومية	١١	٣,٦	٨	٥,٣
تعمل بالقطاع الخاص	—	—	—	—
متقاعدة	—	—	٢	١,٣
متوفية	—	—	١	٠,٧
المجموع	٣٠٢	%١٠٠	١٥٠	%١٠٠

(٧) أنواع الحوادث التي وقعت لعينة الدراسة وعدد مرات

وقوعها :

(أ) حوادث التصادم مع سيارات :

أغلب الحوادث التي تورط فيها أفراد عينة الدراسة من مرتكبي الحوادث كانت هي حوادث التصادم مع سيارات كما يظهر في الجدول ١٥ مما يدل على كثرة الأخطاء التي ترتكب من السائقين ويدل على تزايد أعداد السيارات على الطرق الداخلية والخارجية مما يؤثر على سلوك السائقين وخاصة في مواقع الإزدحام .

جدول ١٥

يوضح تصنيف أفراد عينة الدراسة الأساسية الى فئات تبعاً لعدد مرات وقوع حوادث التصادم مع سيارات ونسبتهم في كل فئة

عدد مرات وقوع حوادث التصادم	عدد الأفراد مرتكبي هذه الحوادث	النسبة المئوية
بدون	٢٣	%٧,٦٢
حادث لمرة واحدة	١٤٣	%٤٧,٣٥
لمرتين	٩٧	%٣٢,١٢
لثلاث مرات	٢٤	%٧,٩٥
لاربعة مرات	١٢	%٣,٩٧
من ٥-٨ مرات	٣	%٠,٩٩
المجموع	٣٠٢	%١٠٠

كما يتضح من الجدول السابق أن (١٤٣) فرداً من عينة الدراسة وبنسبة %٤٧,٣٥ قد وقعت لهم حوادث تصادم لمرة واحدة وأن عدد (١٣٦) فرداً قد تكررت منهم حوادث التصادم وكانت نسبتهم %٤٥,٠٣ من عينة الدراسة مما يوضح خطورة هذا النوع من الحوادث في المملكة العربية السعودية وتميزه عن بقية الحوادث بكثرة حدوثه.

(ب) حوادث الانقلاب :

تأتي حوادث الانقلاب في المرتبة الثانية بعد حوادث التصادم في عدد مرات وقوعها لأفراد عينة الدراسة ، فقد كان عدد هذه الحوادث (٢٤) حادثاً بنسبة %٧,٩٥ وتعتبر هذه النسبة قليلة جداً بالنسبة لحوادث التصادم ، و جدول ١٦ يوضح اعداد حوادث الانقلاب التي وقعت لأفراد عينة الدراسة .

الفصل الرابع

جدول ١٦

يوضح تصنيف أفراد عينة الدراسة الأساسية إلى فئات تبعاً

لعدد مرات وقوع حوادث الانقلاب ونسبتهم في كل فئة

عدد مرات وقوع حوادث الانقلاب	عدد الأفراد مرتكبي هذه الحوادث	النسبة المئوية
بدون	٢٧٨	%٩٢,٠٥
حادثة لمرة واحدة	٢٢	%٧,٢٨
لمرتين	٢	%٠,٦٦
المجموع	٣٠٢	%١٠٠

(ج) حوادث التصادم مع أجسام ثابتة :

وجاء هذا النوع من الحوادث في المرتبة الثالثة بالنسبة لأفراد عينة

الدراسة الذين وقعت لهم حوادث مرورية بنسبة ٥,٦٢ % كما يتضح من الجدول

رقم ١٧ .

جدول ١٧

يوضح تصنيف أفراد عينة الدراسة الأساسية إلى فئات تبعاً

لعدد مرات وقوع حوادث التصادم مع أجسام ثابتة ونسبتهم في كل فئة

عدد مرات وقوع حوادث التصادم مع أجسام ثابتة	عدد الأفراد مرتكبي هذه الحوادث	النسبة المئوية
بدون	٢٧٧	%٩١,٧٢
لمرة واحدة	١٩	%٦,٢٩
لمرتين	٣	%٠,٩٩
لثلاث مرات	١	%٠,٣٣
المجموع	٣٠٢	%١٠٠

الفصل الرابع

(د) حوادث دهس المشاة :

بلغ عدد أفراد عينة الداسة الذين تورطوا في حوادث دهس المشاة (١٨) فرداً بنسبة ٥,٩٦% والجدول ١٨ يوضح عدد هذه الحوادث وعدد مرتكبيها.

جدول ١٨

يوضح تصنيف أفراد عينة الدراسة الأساسية إلى فئات تبعاً لعدد مرات وقوع حوادث دهس المشاه ونسبتهم في كل فئة

عدد مرات وقوع حوادث دهس المشاة	عدد الأفراد مرتكبي هذه الحوادث	النسبة المئوية
بدون	٢٨٤	٩٤,٠٤%
لمرة واحدة	١٦	٥,٣٠%
لمرتين	١	٠,٣٣%
لثلاث مرات	١	٠,٣٣%
المجموع	٣٠٢	١٠٠%

(هـ) حوادث مختلفة :

جدول ١٩

يوضح تصنيف أفراد عينة الدراسة الأساسية إلى فئات تبعاً لنوع الحوادث التي وقعت لهم ونسبتهم في كل فئة

نوع الحادث	عدد مرات وقوع الحادث لكل نوع	عدد الأفراد مرتكبي هذه الحوادث	النسبة المئوية
بدون	صفر	٢٩١	٩٦,٣٦%
صدم دراجة نارية	١	٥	١,٦٦%
خروج عن الطريق	١	٤	١,٣٢%
حريق	١	١	٠,٣٣%
دهس حيوان	١	١	٠,٣٣%
المجموع	٤ حوادث	٣٠٢	١٠٠%

الفصل الرابع

يتضح من الجدول السابق وجود أنواع أخرى مختلفة من الحوادث وقعت لأفراد عينة الدراسة ولكن أعدادها قليلة وعدد مرات وقوعها مرة واحدة مما يوضح ندرة وقوعها وهذه الحوادث حسب الترتيب تصادم مع دراجة نارية ، وخروج عن الطريق ، وقوع حريق ، ودهس حيوان •

الفصل الرابع

ثانيا : أدوات الدراسة :

قام الباحث بتصميم بطارية من الإختبارات وهي :

(أ) اختبار الحالة المزاجية لقائدي المركبات :

قام الباحث باعداد هذا المقياس طبقاً للمراحل التالية :

- استعراض بعض مقاييس الشخصية بصفة عامة ، والمزاجية بصفة خاصة .

- استعرض الطرق المختلفة المستخدمة في مقياس السمات المزاجية ،

وقد قام الباحث بتصميم هذا الاختبار بالاستعانة بالأبعاد التي حددها (

توماس وزملاؤه) في دراسة (نيويورك الطولية) ، والتي تشتمل

على تسع فئات لأسلوب الاستجابة ، بالإضافة الى قائمة ايزنك

للشخصية (Epi) واسترشد الباحث بالاختبار المذكور الذي ترجمه

وقننه على البيئة المصرية كلاً من أحمد طنطاوي وعفاف عجلان ،

ويتكون الإختبار من (٥٠) فقرة تقيس إستجابات قائدي المركبات في

الإختبار الذي صمم من أجلهم ، وطبق على عينة الدراسة التمهيدية

، وحددت أبعاده عاملياً ، واختيرت الفقرات ذات التشبعات الدالة بعد

التدوير ، باستخدام طريقة بيرت وبانكس ، وتم حساب التشبعات

الجوهرية في ضوء التشبع الأكبر من أربعة أمثال الخطأ المعياري

، وقد جرى تحليل البيانات باستخدام الحاسب العلمي لمؤسسة

الأهرام (أماك) .

-عوامل إختبار الحالة المزاجية :

وقد تم التوصل إلى سبعة عوامل هي :

- | | | | |
|---|----------------------------------|---|-----------------|
| - | الإندفاع . | - | تشبت الإنتباه . |
| - | امتداد فترة الإنتباه والمثابرة . | - | حدة ردة الفعل . |
| - | الإقتراب - الإنسحاب . | - | الطبع . |
| - | التكيفية . | | |

الفصل الرابع

وقد تميزت الدراسة الحالية عن دراسة توماس وزملاؤه بظهور عامل جديد من العوامل المزاجية وهو : الإندفاع ، ولم تظهر في الدراسة الحالية ثلاثة عوامل ذكرها توماس وزملاؤه في دراسة نيويورك الطولية وهي : مستوى النشاط ، الإيقاعية ، عتبة الإستجابة .
والجداول التالية توضح أرقام الفقرات في الإختبار ودرجة تشبع كل فقرة .

جدول ٢٠

يوضح أرقام فقرات اختبار الحالة المزاجية
وتشبعاتها بعامل الاندفاع

٤٩	٤٧	٤٠	٢٨	رقم الفقرة في الإختبار
,٤١	,٤٦	,٢٣	,٥٦	التشبع بالعامل

جدول ٢١

يوضح أرقام فقرات اختبار الحالة المزاجية
وتشبعاتها بعامل إمتداد فترة الانتباه والمثابرة

٤٦	٤٤	٣٧	٣٣	رقم الفقرة في الإختبار
,٣٤	,٣٢	,٦٥	,٦٠	التشبع بالعامل

جدول ٢٢

يوضح أرقام فقرات اختبار الحالة المزاجية
وتشبعاتها بعامل الاقتراب - الانسحاب

٤٥	٣٩	٣٥	١٠	رقم الفقرة في الإختبار
,٥٦	,٤٧	,٣٦	,٣٤	التشبع بالعامل

جدول ٢٣

يوضح أرقام فقرات اختبار الحالة المزاجية

وتشبعاتها بعامل التكيفية

٥٠	٢٧	٢٦	٣	رقم الفقرة في الإختبار
,٢١	,٣٣	,٤١	,٧٤	التشبع بالعامل

جدول ٢٤

يوضح أرقام فقرات اختبار الحالة المزاجية

وتشبعاتها بعامل تشتت الانتباه

١٩	١٦	١٢	٦	رقم الفقرة في الإختبار
,٣١	,٤٢	,٥٨	,٤٣	التشبع بالعامل

جدول ٢٥

يوضح أرقام فقرات اختيار الحالة المزاجية

وتشبعاتها بعامل حدة ردة الفعل

٣٤	٢٣	٢٠	رقم الفقرة في الإختبار
,٢١	,٣٢	,٦٨	التشبع بالعامل

جدول ٢٦

يوضح أرقام فقرات اختبار الحالة المزاجية

وتشبعاتها بعامل الطبع

٤٣	٤٢	٢٩	رقم الفقرة في الإختبار
,٤٧	,٣٣	,٧٣	التشبع بالعامل

الصورة النهائية لاختبار الحالة المزاجية :

أصبح الاختبار في صورته النهائية مكوناً من ٢٦ فقرة كلها ذات تشبعات دالة طبقاً لما أسفرت عنه نتائج التحليل العاملي .

تعليمات التقدير والتصحيح :

تقدر اجابة من اجاب على كل عبارة من عبارات الإختبار في ضوء ثلاثة بدائل للإجابة " نادراً " ، " احياناً " ، " غالباً " ، والإجابة التي تدل على إيجابية المزاج يعطي المفحوص درجة (+١) أسفل غالباً أو نادراً حسب اتجاه الفقرة .

والإجابة التي تدل على سلبية المزاج يعطي المفحوص درجة (-١) أسفل غالباً أو نادراً ، والإجابة التي لاتدل على إيجابية أو سلبية المزاج يعطي المفحوص درجة صفر أسفل احياناً .

وبذلك تصبح الدرجة المرتفعة في الاختبار تدل على إيجابية المزاج والدرجة المنخفضة تدل على سلبية المزاج .

ثبات اختبار الحالة المزاجية :

تم حساب ثبات اختبار الحالة المزاجية بطريقة الفا لكرونباخ ، ودلت نتائج الحاسب العلمي على أن معامل الثبات = ٠,٧٨ وهو معامل ثبات جيد .

- تحديد صدق اختبار الحالة المزاجية :

تم حساب صدق الاختبار باستخدام طريقة صدق المحكمين ، حيث تم عرض الاختبار على عدد من المتخصصين من اساتذة علم النفس بجامعة أم القرى بمكة المكرمة ، وجامعة الملك عبد العزيز بجدة ، بالإضافة إلى عدد من الضباط العاملين من قسم الحوادث بمكة المكرمة وقد أختيرت الفقرات التي تم الإتفاق عليها بين المحكمين بنسبة ٧٥% على الأقل واعتبرت هذه النسبة محكاً لصدق الاختبار .

(ب) اختبار أساليب المعاملة الوالدية :

تم تصميم هذا الاختبار بالاستعانة بالأبعاد التي حددها (شايفر) والتي تشتمل على تسع فئات لأسلوب الاستجابة ، واسترشد بالاختبار الذي اعدده وقننه على البيئة السعودية كلاً من فاروق عبدالسلام وميسرة طاهر ، ويتكون الإختبار من ٧٦ فقرة بعد تعديلها وطبق على عينة الدراسة التمهيدية ، وحددت أبعاده عاملياً واختيرت الفقرات ذات التشبعات الدالة بعد التدوير باستخدام طريقة بيرت وبانكس ، وتم تحليل البيانات باستخدام الحاسب العلمي بجامعة أم القرى بمكة المكرمة .
وتتضمن الإجابة على كل فقرة من فقرات الاختبار الإجابة عن أسلوب الأب والأم معاً كما يظهر في الملحق رقم ٤ .

عوامل اختبار أساليب المعاملة الوالدية :

تم تحديد المكونات العنصرية باستخدام نظام SPSS واستخدمت فيه طريقة المكونات الأساسية Component analysis للتحليل العنصري التي قدمها هارمن Harman (١٩٧٦ م) ، وأسلوب الفاريمكس الذي قدمه كايزر Kaisar (١٩٥٨ م) للتدوير المتعامد ، وتم حساب التشبعات الجوهرية في ضوء التشبع الأكبر من أربعة أمثال الخطأ المعياري ، وتم استخدام الحاسب العلمي بجامعة أم القرى بمكة المكرمة .
وأُسفرت نتائج التحليل العنصري عن وجود خمسة عوامل جذورها الكامنة أكبر من واحد صحيح ، وهذه العوامل هي :

- التقبل .
- الضبط .
- عدم الاتساق .
- الرفض .
- التباعد .

والجداول التالية توضح أرقام الفقرات في الاختبار ، ودرجة تشبع كل فقرة بالعامل الخاص بها .

جدول ٢٧

يوضح ارقام فقرات اختبار أساليب المعاملة الوالدية

وتشبعاتها بعامل التقبل

٧١	٦٨	٦٣	٥٥	٥١	٣٥	٢٠	١٣	رقم الفقرة في الإختبار
٠,٥٧	٠,٦٩	٠,٥٨	٠,٥٣	٠,٨٢	٠,٧١	٠,٧١	٠,٥٠	التشبع بالعامل

جدول ٢٨

يوضح ارقام فقرات اختبار أساليب المعاملة الوالدية

وتشبعاتها بعامل الضبط

٧٣	٥٧	٤٩	٤١	٢٥	١١	رقم الفقرة في الإختبار
٠,٦٨	٠,٦٦	٠,٥٠	٠,٥٨	٠,٦٣	٠,٧٥	التشبع بالعامل

جدول ٢٩

يوضح ارقام فقرات اختبار أساليب المعاملة الوالدية

وتشبعاتها بعامل عدم الإتساق

٢٢	١٥	٨	١	رقم الفقرة في الإختبار
٠,٧٣	٠,٥٩	٠,٧٧	٠,٥٠	التشبع بالعامل

جدول ٣٠

يوضح ارقام فقرات اختبار أساليب المعاملة الوالدية

وتشبعاتها بعامل الرفض

٦٤	٤٠	٣٢	٢٤	١٠	٣	رقم الفقرة في الإختبار
٠,٥٠	٠,٥١	٠,٥٠	٠,٦٩	٠,٦٧	٠,٦٩	التشبع بالعامل

جدول ٣١

يوضح ارقام فقرات اختبار أساليب المعاملة الوالدية

وتشبعاتها بعامل التباعد

رقم الفقرة في الإختبار	١٩	٤٢	٥٠	٥٨	٦٦
التشبع بالعامل	٠,٥٧	٠,٥٠	٠,٥٠	٠,٥٢	٠,٦٨

الصورة النهائية لاختبار أساليب المعاملة الوالدية :

أصبح الاختبار في صورته النهائية مكوناً من ٢٩ فقرة كلها ذات تشبعات دالة طبقاً لما أسفرت عنه نتائج التحليل العاملي .

تعليمات التقدير والتصحيح :

يقدر اسلوب الأب والأم في كل فقرة من فقرات الاختبار في ضوء إجابتي نعم ، لا ، وقد تم توزيع الدرجات على النحو التالي :

نعم = ١ ، لا = صفر .

ثبات اختبار أساليب المعاملة الوالدية :

بعد حذف الفقرات ذات التشبعات غير الدالة في ضوء طريقة بيرت وبانكس وجد أن معامل الثبات بطريقة الفا لكرونباخ = ٠,٦١ .

وهو معامل ثبات جيد .

صدق اختبار أساليب المعاملة الوالدية :

ولحساب صدق الإختبار تم عرض عباراته على مجموعة من الأساتذة المتخصصين في التربية وعلم النفس بجامعة أم القرى بمكة المكرمة وجامعة الملك عبدالعزيز بجدة وكان هناك اتفاق تام على بنود الاختبار وطريقة تصحيحه ، بنسبة لا تقل عن ٧٥% واعتمد الباحث على ذلك لتحديد صدق الاختبار .

إجراءات الدراسة :

تم تطبيق الأدوات على عينة الدراسة على النحو التالي :

أولاً : مرتكبي الحوادث المرورية : وهم الذين ثبت إدانتهم في وقوع الحوادث المرورية وكانوا سبباً فيها ، وقد تم زيارتهم في المستشفيات وفي أقسام الحوادث والسجون ، وتم التطبيق عليهم بشكل فردي بعد توضيح الهدف من هذه الدراسة .

ثانياً : غير مرتكبي الحوادث المرورية على الإطلاق : وهم من طلبة الجامعات والمدارس الثانوية والمتوسطة ممن أبدوا تعاونهم التام مع الباحث بعد أن وضح لهم الهدف من هذه الدراسة ، وقد تم التأكد من عدم ارتكابهم لحوادث مرورية سابقة بالرجوع إلى الحاسب الآلي بإدارات المرور ، وقد تم تطبيق أدوات الدراسة بشكل فردي وجماعي حسب الحالة بإشراف الباحث شخصياً .

الفصل الخامس

الفصل الخامس

نتائج الدراسة

يتضمن هذا الفصل :

- أولاً : الإجابة على تساؤلات الدراسة .
- ثانياً : تفسير نتائج الدراسة .
- التوصيات والبحوث المقترحة .

الفصل الخامس

نتائج الدراسة :

يتناول الباحث في هذا الفصل النتائج التي أسفرت عنها الدراسة وتفسيرها وتتمثل في :

أولاً : الإجابة عن تساؤلات الدراسة :

للإجابة عن التساؤل الأول الذي ينص على : ما الفرق في الخصائص المزاجية بين الأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية وأقرانهم الذين لم تقع لهم حوادث مرورية على الإطلاق ؟

استخدم الباحث اختبار " ت " لبيان دلالة الفرق في الخصائص المزاجية بين الأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية وأقرانهم الذين لم تقع لهم حوادث مرورية على الإطلاق وجدول ٣٢ يوضح ذلك .

جدول ٣٢

يوضح قيمة " ت " في الخصائص المزاجية للأفراد مرتكبي الحوادث المرورية وأقرانهم الذين لم تقع لهم حوادث المرور على الإطلاق

م	الخصائص المزاجية	عينة مرتكبي الحوادث		عينة غير مرتكبي الحوادث		قيمة " ت "	مستوى الدلالة
		المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري		
١	الاندفاعية	٥, ٧٣	٣, ٠٩	٤, ٥٨	٣, ٠٠	٣, ٧٩	دالة عند مستوى ٠, ٠١
٢	امتداد فترة الإنتباه والمتابعة	٥, ٠٥	٣, ٢١	٤, ٤٩	٢, ٩٩	١, ٨١	غير دالة
٣	الإقتراب والإنسحاب	٤, ٦٥	٣, ١٩	٤, ٢٢	٢, ٩٠	١, ٤٤	،،
٤	تششت الإنتباه	٤, ٤٣	٢, ٣١	٣, ٩٩	١, ٥١	٢, ٤٣	دالة عند مستوى ٠, ٠١
٥	التكيف	٥, ٠٥	٣, ٥٧	٤, ٧١	٣, ١٩	١, ٠٤	غير دالة
٦	حدة ردة الفعل	٤, ٢٨	٢, ٧٨	٣, ٥٤	٢, ٧٩	٢, ٦٦	دالة عند مستوى ٠, ٠١
٧	الطبع	٣, ٧٩	٢, ٩٤	٣, ٣٧	٢, ٦٧	١, ٥٤	غير دالة

الفصل الخامس

يتضح من الجدول السابق أنه :

- (١) توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى ٠,٠١ في الخصائص المزاجية المتمثلة في الاندفاعية ، وتشئت الانتباه ، وحدة ردة الفعل في اتجاه الأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية ، مما يدل على ، أنهم يختلفون عن أقرانهم الذين لم تقع لهم حوادث مرورية على الإطلاق .
- (٢) أما بالنسبة للخصائص المزاجية المتمثلة في امتداد فترة الانتباه ، والمثابرة ، والاقتراب - الانسحاب ، والتكيفية ، والطبع ، فلم توجد فروق دالة إحصائية للأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية وأقرانهم الذين لم تقع لهم حوادث مرورية على الإطلاق ، وهذا ما اسفرت عنه نتائج التساؤل الأول .

وللإجابة عن التساؤل الثاني الذي ينص على : ما الفروق في الخصائص المزاجية للأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية متكررة مقارنة بأقرانهم الذين وقعت لهم حادثة مرورية واحدة ؟ .

استخدم الباحث اختبار " ت " لبيان دلالة الفروق وجدول ٣٣ يوضح ذلك .

جدول ٣٣

يوضح قيمة " ت " في الخصائص المزاجية للأفراد مرتكبي الحوادث المرورية المتكررة وأقرانهم الذين وقت لهم حادثة مرورية واحدة

م	الخصائص المزاجية	عينة مرتكبي الحوادث لأول مرة		عينة مرتكبي الحوادث المتكررة		قيمة " ت "	مستوي الدلالة
		المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري		
١	الإنذفاعية	٥,٥٣	٢,٩٩	٥,٩٦	٣,٢٠	١,٢١	غير دالة
٢	امتداد فترة الإنتباه والمثابرة	٥,٠١	٣,١٩	٥,٠٩	٣,٢٤	٠,٢٠	،،
٣	الإقتراب والإسحاب	٤,٤٧	٢,٩٢	٤,٨٧	٣,٤٩	١,٠٧	،،
٤	تششت الإنتباه	٤,٣٢	٢,٢٩	٤,٥٥	٢,٣٣	٠,٨٥	،،
٥	التكيفية	٥,٠٢	٣,٠٧	٥,٠٩	٤,٠٩	٠,١٨	،،
٦	حدة ردة الفعل	٤,٢٤	٢,٩١	٤,٣٣	٢,٦٣	٠,٣٠	،،
٧	الطبع	٣,٣٨	٢,٢٥	٤,٢٨	٣,٥٤	٢,٥٦	دالة عند مستوى ٠,٠١

يتضح من الجدول السابق عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية في جميع الخصائص المزاجية ماعدا عامل " الطبع " Mood فقد وجدت فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى ٠,٠١ في اتجاه الأفراد مرتكبي الحوادث المرورية المتكررة ، وهذا يوضح أن حالة السائق الإنفعالية أثناء قيادته للسيارة وقابليته للإستثارة تؤدي في أغلب الأحيان إلى الوقوع في الحوادث المرورية وخاصة عندما يكون السائق مكتئباً وفي حالة عدم إتزان إنفعالي .

وللإجابة عن التساؤل الثالث الذي ينص على : ما الفروق في

أساليب معاملة آباء الأبناء الذين وقعت لهم حوادث مرورية ، وأساليب

آباء أقرانهم الذين لم تقع لهم حوادث مرورية على الإطلاق ؟

ولتحقيق ذلك استخدم الباحث إختبار " ت " وجدول ٣٤ يوضح ذلك .

جدول ٣٤

يوضح قيمة " ت " في أساليب معاملة الآباء للأبناء مرتكبي الحوادث المرورية وأقرانهم الذين لم تقع لهم حوادث مرورية على الإطلاق .

م	أساليب معاملة الآباء	عينة مرتكبي الحوادث		عينة غير مرتكبي الحوادث		قيمة " ت "	مستوى الدلالة
		المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري		
١	التقبل	٣, ٢٧	١, ٣٩	٤, ٥٧	٠, ٩٥	١١, ٦٠	دالة عند مستوى ٠, ٠١
٢	الضبط	١, ٥٩	١, ٤٢	٤, ٠٧	١, ٧٧	٨, ٣٥	دالة عند مستوى ٠, ٠١
٣	عدم الإتساق	٢, ٨٣	١, ٢٧	٠, ٦١	١, ١٨	١٨, ٣٢	دالة عند مستوى ٠, ٠١
٤	الرفض	٢, ٨٩	١, ٥٢	٠, ٥٣	١, ١١	١٨, ٦٨	دالة عند مستوى ٠, ٠١
٥	التباعد	٢, ٣٨	١, ٢٥	١, ٤٢	٠, ٩٨	٨, ٩٠	دالة عند مستوى ٠, ٠١

يتضح من الجدول السابق أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى ٠, ٠١ في أسلوب التقبل ، الضبط ، في اتجاه الأفراد الذين لم تقع لهم حوادث مرورية على الإطلاق .

كما أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى ٠, ٠١ في أساليب عدم الاتساق ، والرفض ، والتباعد ، في اتجاه الأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية ، وهذا ما أسفرت عنه نتائج التساؤل الثالث .

وللإجابة عن التساؤل الرابع الذي ينص على : ما الفروق في

أساليب معاملة أمهات الأبناء الذين وقعت لهم حوادث مرورية وأساليب

أمهات أقرانهم الذين لم تقع لهم حوادث مرورية على الإطلاق ؟ .

ولتحقيق ذلك استخدم الباحث اختبار " ت " وجدول ٣٥ يوضح ذلك .

جدول ٣٥

يوضح قيمة " ت " في أساليب معاملة الأمهات بين الأفراد مرتكبي الحوادث المرورية وأقرانهم غيرمرتكبي الحوادث المرورية على الإطلاق .

م	أساليب معاملة الأمهات	عينة مرتكبي الحوادث		عينة غيرمرتكبي الحوادث		قيمة " ت "	مستوى الدلالة
		المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري		
١	التقبل	٣, ٧٦	١, ٢٨	٤, ٦٨	٠, ٧٧	٩, ٧٨	دالة عند مستوى ٠, ٠١
٢	الضبط	١, ١٩	١, ٢٣	٤, ٠٧	١, ٨٠	١٧, ٦٥	دالة عند مستوى ٠, ٠١
٣	عدم الإتساق	٢, ٥٥	١, ٤٢	٢, ٤١	١, ٤٦	٠, ٩٧	غير دالة
٤	الرفض	٢, ٥٠	١, ٤٢	٠, ٥٠	١, ١٤	١٥, ٠٣	دالة عند مستوى ٠, ٠١
٥	التباعد	٢, ١٥	١, ٢٣	١, ٣٩	٠, ٨٨	٧, ٥٩	دالة عند مستوى ٠, ٠١

يتضح من الجدول السابق : وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى ٠, ٠١ في أسلوبي التقبل و الضبط ، في إتجاه الأبناء الذين لم تقع لهم حوادث مرورية على الإطلاق ، كما أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى ٠, ٠١ في أسلوبي الرفض والتباعد ، في إتجاه الأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية ، أما بالنسبة لأسلوب عدم الإتساق فلم توجد فروق دالة إحصائية بين الأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية وأقرانهم الذين لم تقع لهم حوادث مرورية ، وهذا ما أسفرت عنه نتائج التساؤل الرابع .

الفصل الخامس

وللإجابة عن التساؤل الخامس الذي ينص على : ما أثر عدم

الإنفاق بين الوالدين في أساليب معاملتهم لأبنائهم في إرتكاب هؤلاء

الأبناء للحوادث المرورية ؟

ولتحقيق ذلك استخدم الباحث إختبار " ت " والجدولين ٣٧،٣٦ يوضحان

ذلك .

جدول ٣٦

يوضح قيمة " ت " في أساليب المعاملة الوالدية بين آباء وأمهات أفراد

عينة الدراسة غير مرتكبي الحوادث المرورية على الإطلاق .

م	أساليب المعاملة الوالدية	آباء عينة غير مرتكبي الحوادث		أمهات عينة غير مرتكبي الحوادث		قيمة " ت "	مستوى الدلالة
		المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري		
١	التقبل	٤, ٥٧	٠, ٩٥	٤, ٦٨	٠, ٧٧	١, ٥٩	غير دالة
٢	الضبط	٤, ٠٧	١, ٧٧	٤, ٠٧	١, ٨٠	٠, ٠	،
٣	عدم الإتساق	٠, ٦١	١, ١٨	٠, ٥٩	١, ٢٣	٠, ٥٠	،
٤	الرفض	٠, ٥٣	١, ١١	٠, ٥٠	١, ١٤	٠, ٤٨	،
٥	التباعد	١, ٤٢	٠, ٩٨	١, ٣٩	٠, ٨٨	٠, ٤٥	،

يتضح من الجدول السابق عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية في

أساليب التقبل ، والضبط ، وعدم الإتساق ، والرفض ، والتباعد بين

آباء وأمهات أفراد عينة الدراسة غير مرتكبي الحوادث المرورية على

الإطلاق .

جدول ٣٧

يوضح قيمة " ت " في أساليب المعاملة الوالدية بين آباء
وأمهات أفراد عينة الدراسة مرتكبي الحوادث المرورية .

م	أساليب المعاملة الوالدية	عينة آباء		عينة أمهات		قيمة " ت "	مستوى الدلالة
		المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري		
١	التقبل	٣, ٢٧	١, ٣٩	٣, ٧٦	١, ٢٨	٤, ٩٩	دالة عند مستوى ٠, ٠١
٢	الضبط	١, ٥٩	١, ٤٢	١, ١٩	١, ٢٣	٤, ٦٠	دالة عند مستوى ٠, ٠١
٣	عدم الإتساق	٢, ٣٨	١, ٢٥	١, ٤٢	٠, ٩٨	٨, ٩٠	دالة عند مستوى ٠, ٠١
٤	الرفض	٢, ٨٩	١, ٥٢	٢, ٥٠	١, ٤٢	٤, ٥٨	دالة عند مستوى ٠, ٠١
٥	التباعد	٢, ٣٨	١, ٢٥	٢, ١٦	١, ٢٣	٢, ٧٣	دالة عند مستوى ٠, ٠١

يتضح من الجدول السابق أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند
مستوى ٠, ٠١ في أساليب التقبل ، والضبط ، وعدم الإتساق ،
والرفض ، والتباعد ، بين آباء وأمهات الأفراد مرتكبي الحوادث
المرورية ، وهذا ما أسفرت عنه نتائج التساؤل الخامس .

ثانيا : تفسير نتائج الدراسة :

لما كانت هذه الدراسة تتناول بعض الخصائص المزاجية وأساليب المعاملة الوالدية - كما يدركها الأبناء - وعلاقتها بإرتكاب الحوادث المرورية ، فقد اتضح للباحث في ضوء نتائج الدراسة ، أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين الأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية مقارنة بأقرانهم الذين لم يتعرضوا لحوادث مرورية في الخصائص المزاجية المتمثلة في الإندفاعية ، وتشئت الإنتباه ، وحدة ردة الفعل ، وتتفق نتائج هذه الدراسة مع ما أسفرت عنه النتائج في دراسة كل من عبدالله النافع وخالد السيف (١٤٠٨هـ / ١٩٨٨ م) ، وعبد الحميد إبراهيم (١٤١٤هـ / ١٩٩٤ م) ، ودراسة سوشمان (١٩٦٨ م) ، ويفسر الباحث ذلك بأن هؤلاء الأفراد من عينة أعمارها تتراوح بين (١٧-٢٥) عاماً بمتوسط عمري قدره ٢١ سنة ، فإن هذه العينة تتسم بالإندفاعية في قيادة السيارة وتتمثل الإندفاعية لدى هذه العينة في السرعة العالية ، والتجاوز غير النظامي وحب الظهور أمام الآخرين بالقيادة الماهرة ، والتحكم في القيادة حتى في السرعة العالية ، وهذا ما يؤدي بهم الى الوقوع في الحوادث ، ويفسر الباحث ذلك بقلّة الخبرة بالأنظمة والتعليمات المرورية لدى هذه الفئة مما يوقعهم في الخطر ، بالإضافة إلى استعجالهم وسوء تصرفهم عند مواجهة أي خطر وأثناء وقوع الحوادث مما قد يزيد من خطورة هذه الحوادث ، بالإضافة الى ضعف الرقابة الأسرية من الآباء للأبناء ؛ فالإندفاعية سبب من أسباب زيادة السرعة أثناء القيادة ، وقد ثبت من الإحصاءات الرسمية للإدارة العامة للمرور (١٤١٧هـ / ١٩٩٧ م) ومن عدة دراسات منها : دراسة أمين قشقري (١٤١٨هـ / ١٩٩٧ م) ، وعلي الغامدي (١٤١٨هـ / ١٩٩٧ م) ، ودراسة وليامز Williams (١٩٩٣ م ، ٨٥-٩٢) ، ان السرعة هي أكثر العوامل المسببة لوقوع الحوادث المرورية ،

الفصل الخامس

كما أن الإندفاعية عامل من عوامل تجاوز الإشارة الحمراء بسبب الإستعجال ، وخاصة عندما تكون الإشارة صفراء ، وقد أظهرت بيانات الإدارة العامة للمرور أن تجاوز الإشارة الحمراء هو السبب الرئيسي الثاني في وقوع الحوادث المرورية بالمملكة العربية السعودية ، كما تؤكد ذلك دراسة كل من : عبداللطيف فرج (١٤١٨هـ — / ١٩٩٧م ، ٢٤٥-٢٦٥) ، ودراسة عبدالرحمن عسيري (١٤١٨هـ — / ١٩٩٧م ، ٢٧٦-٣٠٦) ، دراسة علي الغامدي (١٤١٨هـ — / ١٩٩٧م ، ١٥-٤٠) ، وهذا يظهر إرتباط الحوادث المرورية لدى هذه الفئة بارتكاب المخالفات المرورية الخطيرة المتمثلة في السرعة وتجاوز الإشارة الحمراء والتجاوز غير النظامي ، مما يدل على أن الأفراد مرتكبي الحوادث المرورية يتسمون بتاريخ سابق مليء بالمخالفات المرورية ، كما أشارت لذلك دراسة كرانسر Crancer (١٩٦٧م) ، ودراسة راجالين Rajalin (١٩٩٤م ، ٥٥٥-٥٦٢) .

ويرى الباحث أن السبب في إندفاع هؤلاء الشباب وارتكابهم للمخالفات المرورية الخطيرة التي تكون سبباً رئيسياً في وقوع الحوادث المرورية ، يعود إلى قلة خبرة هؤلاء الشباب بأنظمة وتعليمات المرور ، بالإضافة إلى عدم قدرة البرامج التدريبية في مدارس تعليم السيارات إلى اعطاء هؤلاء الشباب دورات مكثفة حول أسباب وقوع الحوادث المرورية ، والنتائج السيئة لحوادث المرور والمتمثلة في إزهاق الأرواح وحدوث الإعاقة المستديمة واتلاف الممتلكات ، وبالإضافة إلى ضعف الرقابة الأسرية وعدم قدرة الآباء والأمهات على ترسيخ السلوكيات الجيدة في نفوس أبنائهم بسبب الاختلاف بين الآباء والأمهات في أساليب معاملة الأبناء وتذبذب العلاقة بين الوالدين وأبنائهم .

أما بالنسبة لتشتت الإنتباه لدى السائقين أثناء القيادة وإنشغالهم بأمور أخرى وعدم التركيز على القيادة والإنشغال بالراديو أو المسجل أو الحديث مع المرافقين فإنه يعد عاملاً مهماً في وقوع حوادث المرور ،

الفصل الخامس

خاصة إذا ما علمنا أن أغلب الحوادث تقع في لحظات معدودة لا تمكن السائقين من التصرف السليم في مواجهة المواقف المفاجئة مثل وجود أعمال في الطريق أو حيوانات سائبة أو منحنيات خطيرة وخلافها ، ويزيد من خطورة هذه الحوادث اقتران عدم الإنتباه بالسرعة الزائدة .

كما أن حدة رد الفعل والذي ظهر من النتائج أنها من الخصائص المزاجية المرتبطة بالسائقين المتورطين في حوادث المرور، تعد من الخصائص المزاجية السلبية لأنها تمثل سرعة الإستجابة السلبية للمواقف الإجتماعية المختلفة التي يواجهها الفرد أثناء قيادته والتي تصدر من الأفراد الآخرين وعادة ما تقتزن هذه الإستجابة بالإنفعال غير المتزن ، والرغبة في مضايقة الآخرين ، لأنه يفسر تصرفات الأفراد الآخرين بأنها موجهة ضده ، فيكون تصرفه تبعاً لذلك تصرفاً سلبياً قد يؤدي إلى وقوع حادث له أو للآخرين الذين يقصد إيذاءهم وتتمثل هذه التصرفات في الوقوف المفاجئ أمام السيارات الأخرى لتضطرم به من الخلف ، و مضايقة السائقين الآخرين ومنعهم من التجاوز ومحاولة صدم سياراتهم من الجوانب ، وهذه التصرفات تشاهد من واقع الخبرة العملية الميدانية في فئة الشباب مادون (٢٥) عاماً ، وكثيراً ماكانت السبب في وقوع الحوادث المرورية .

ويرى الباحث ضرورة التنويه الى هذه الأمور في المواد الدراسية التي تقدم للطلاب ، كمادة التربية الوطنية والمطالعة ، كما يمكن أن تدرج ضمن بعض المواد الدراسية في التعليم الجامعي .

كما أشارت نتائج الدراسة في التساؤل الثاني إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين الأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية متكررة مقارنة بأقرانهم الذين لم يتعرضوا لحوادث مرورية متكررة في عامل الطبع وفي إتجاه الشباب مرتكبي الحوادث المتكررة ، وتختلف هذه النتيجة عن نتائج دراسة كل من عبدالله النافع وخالد السيف (١٤٠٨هـ / ١٩٨٨م) ، ودراسة سوشمان Schuman (١٩٦٨م) ،

الفصل الخامس

ويفسر الباحث ذلك بأن حالة السائق الإنفعالية أثناء قيادته للسيارة ، وقابليته للإستثارة تؤدي في أغلب الأحيان إلى الوقوع في الحوادث المرورية ، وبخاصة عندما يكون السائق مكتئباً أوفي حالة عدم إتزان إنفعالي وهو مظهر لدى أفراد عينة الدراسة الحالية الذين وقعت لهم حوادث مرورية متكررة ، ويعرف الطبع Mood بأنه : حالة إنفعالية أو إتجاه يستمر لبعض الوقت ويتسم بالقابلية للإستثارة وينقسم إلى نوعين : مرح ، ومكتئب ، وهذا يدل على أن هذه الخاصية المزاجية وراء تكرار الحوادث المرورية .

كما أشارت نتائج الدراسة - في التساؤل الثالث ، الى وجود فروق ذات دلالة إحصائية في أساليب معاملة الآباء بين الأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية وأقرانهم وذلك في أسلوبي التقبل ، والضبط في إتجاه الأفراد الذين لم تقع لهم حوادث مرورية ، وفي أساليب عدم الإتساق ، والرفض ، والتباعد في إتجاه الأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية ، ويفسر الباحث ذلك بأن تعامل الآباء الإيجابي مع الأبناء المتمثل في الحب ، والعطف ، والتقبل ، والإتجاه نحو الأبناء أثناء مرحلة النمو له أهمية كبرى في بناء الشخصية السوية والسلوك السوي وتكوين مفهوم ذات إيجابي لدى هؤلاء الأبناء ، وأن التعامل السلبي مع الأبناء ورفضهم له دور كبير في اضطراب شخصية هؤلاء الأبناء ويتبع ذلك اضطراب السلوك وتكوين مفهوم ذات سلبي لدى هؤلاء الأبناء والذي قد يؤثر بدوره في السلوك القيادي والتورط في حوادث المرور .

كما أشارت نتائج الدراسة ، في التساؤل الرابع ، إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية في أساليب معاملة الأمهات بين الأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية وأقرانهم الذين لم تقع لهم حوادث مرورية وذلك في أسلوبي التقبل ، والضبط في إتجاه الأفراد الذين لم تقع لهم حوادث مرورية ، وفي أسلوبي الرفض ، والتباعد في إتجاه الأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية ،

الفصل الخامس

وعدم وجود فروق ذات دلالة في أسلوب عدم الإتساق ، وتبين هذه النتائج توافق أمهات الأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية مع آبائهم في معاملة الأبناء معاملة سلبية ، وتوافق أمهات الأفراد الذين لم تقع لهم حوادث مرورية مع آبائهم في معاملة الأبناء معاملة إيجابية ، ويرجع الباحث ارتكاب الأبناء للحوادث المرورية قد يعود إلى التعامل السلبي من الوالدين ، وقد يؤدي ذلك إلى اضطراب في شخصية هؤلاء الأبناء والذي يتولد عنه اضطراب في السلوك ، ومن مظاهره سلوك قيادة السيارات غير المتزن الذي يتميز بالاندفاعية ، وتشتت الإنتباه ، وحدة ردة الفعل ، والإتجاه نحو المخاطرة والتورط في حوادث المرور، كما أن التعامل الإيجابي مع الأبناء من قبل الوالدين له تأثير على سلوكهم العام والمتضمن سلوكهم القيادي المتمثل في القيادة المترنة والتقيد بأنظمة السير وقلة التورط في حوادث المرور .

وهكذا يتضح أن لأساليب المعاملة الوالدية السلبية علاقة إيجابية بارتكاب الأبناء لحوادث المرور ، وأن لأساليب المعاملة الوالدية الإيجابية علاقة سلبية بارتكاب الأبناء لحوادث المرور .

كما أشارت نتائج الدراسة ، في التساؤل الخامس ، إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين آباء وأمهات الأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية في أساليب المعاملة الوالدية الإيجابية والسلبية ، وأن هذه الفروق غير موجودة بين آباء وأمهات الأفراد الذين لم تقع لهم حوادث مرورية على الإطلاق ، ويفسر الباحث بأن اختلاف الآباء والأمهات في أساليب المعاملة الوالدية ، وعدم اتفاقهم ، قد ينعكس على سلوك الأبناء ويجعلهم يعيشون حالة من القلق والتوتر وقد يكون هذا التباين بين الآباء والأمهات في معاملة الأبناء له دور كبير في ضعف سلطة الضبط الإجتماعي لدى الآباء وعدم مراقبة الأبناء خارج المنزل مما قد يدفعهم إلى تعلم بعض السلوكيات الخاطئة من الأصدقاء والأقران ،

الفصل الخامس

وربما يكون هذا سبباً في تورط هؤلاء الأبناء في سلوك قيادة السيارات غير المتزن والذي يميل إلى مخالفة قواعد وأنظمة السير والذي يؤدي بالتالي إلى التورط في حوادث المرور .

التوصيات والبحوث المقترحة :

أولاً : التوصيات :

بناءً على نتائج الدراسة الحالية فإن الباحث يوصي بالآتي :

(١) وضع خطة منظمة ومتكاملة على المستوى القومي من خلال مشاركة وزارة الداخلية ووزارة المعارف والتعليم العالي وعلماء النفس والتربية من أجل إجراء الدراسات والبحوث حول مشكلة الحوادث المرورية لدى جميع أفراد المجتمع والتوصل إلى أفضل الحلول للحد من هذه المشكلة .

(٢) ضرورة الحزم في تطبيق الأنظمة والقواعد المرورية وعدم السماح لمن تقل أعمارهم عن (٢١) عاماً بقيادة السيارات ، فقد ثبت من الدراسة الحالية ومن الدراسات السابقة والإحصاءات الصادرة عن الإدارة العامة للمرور لعام (١٤١٧هـ/١٩٩٧هـ) أن الشباب في عمر ٢١ فما دون هم أكثر الفئات تورطاً في حوادث المرور .

(٣) حيث أن نظام المرور في المملكة العربية السعودية الصادر عام (١٣٩١هـ/١٩٧١م) ، ينص على منح رخصة القيادة لمن بلغ سن الثامنة عشر فتوصى هذه الدراسة بناءً على النتائج ونتائج الدراسات الأخرى بعدم منح رخص القيادة لمن يقل عمره عن ٢١ عاماً ، فقد أوضحت دراسة برويسير Breusser (١٩٨٨، ٢٨٣-٢٩٥) التي أجريت في سبع ولايات أمريكية أن الولايات التي لاتمنح رخص القيادة الا في سن متأخرة أثبتت نجاحها في هذا الأسلوب الفعال لكبح جماح القيادة الخطرة لدى الشباب والحد من وقوعهم في الحوادث .

(٤) تقترح الدراسة الحالية عدة أمور للحد من مخالفة الأنظمة القانونية والقواعد المرورية منها :

الفصل الخامس

(أ) الإلغاء المؤقت لرخصة القيادة في حالة ارتكاب المخالفات والحوادث المرورية فقد أوضحت دراسة ماكنايث Mcknight (١٩٨٧، ٤٥-٥٧) أن الغاء الرخصة مؤقتاً ولمدة أسبوعين كان إجراءً أكثر فاعلية بالنسبة لإنخفاض نسبة المخالفات والحوادث المرورية .

(ب) الزام مخالفي الأنظمة والقواعد المرورية بالإشتراك في دورات تأهيلية في مدارس القيادة وإعادة تأهيلهم في هذه المدارس للإلتزام بأساليب القيادة السليمة .

(ج) ضرورة تطبيق العقوبات على أولياء الأمور والآباء الذين يسمحون لأبنائهم صغار السن بقيادة السيارات وهم في سن مبكرة .

(٥) ضرورة تضمين مفاهيم السلامة المرورية في مرحلة رياض الأطفال والتمهيدي والإبتدائي ، وأن تتضمن المناهج الدراسية في المرحلة المتوسطة والثانوية مقررات للثقافة والسلامة المرورية ، وأن تتضمن الدراسة في الجامعات والكليات والمعاهد العليا برامج لتعليم سلامة المرور وتعليم قيادة السيارات وتأهيل معلمين للمراحل المدرسية المختلفة لتدريس الثقافة والسلامة المرورية .

(٦) من الوظائف المهمة التي يجب أن تهتم بها المدارس والقائمين عليها تعزيز الصحة العقلية والنفسية وتلبية حاجات المراهقين الضرورية لأن مشاكل الصحة العقلية والنفسية تؤثر على عملية التعليم.

(٧) على وسائل الإعلام دور كبير في توجيه الآباء والأمهات إلى أفضل أساليب الرعاية لأبنائهم ، وتنشئتهم التنشئة السليمة ، ويمكن تخصيص جزء من صفحات الجرائد اليومية لإبراز هذا الجانب الهام ، وتخصيص برامج تلفزيونية يتناول من خلالها أفضل أساليب الرعاية ، وبيان إيجابياتها وسلبياتها وهذا بمثابة التوجيه والإرشاد الجمعي .

(٨) أن تتضمن مناهج التعليم الخاص للآباء والأمهات غير المتعلمين ، مادة تتعلق بتربية الأبناء تربية إسلامية تتمثل فيها كافة الجوانب الإيجابية للتنشئة السليمة .

الفصل الخامس

(٩) أن يمتد دور المدرسة إلى الأسرة بإعتبار أن كلا منهما يكمل الآخر بدعوة الآباء والأمهات لحضور ندوات ومحاضرات وأمسيات حسب نوعية التعليم ، تقدم من خلالها مادة علمية يكون لها مردود مباشر على أساليب التربية الأسرية ، وواجب الآباء والأمهات تجاه الأبناء ، وتدار من قبل المختصين في التربية وعلم النفس ، وعلم الاجتماع وغيرها من الجهات ذات العلاقة .

(١٠) التركيز على مرحلة المراهقة بإعتبارها أهم مرحلة في حياة الفرد وحث الآباء والمعلمين إلى مراعاة أبنائهم ، ومعرفة احتياجاتهم ، والعمل على أشباعها بطرق سليمة ، ومعرفة ما قد يترتب على عدم مراعاة ذلك من اضطرابات نفسية، وانحرافات سلوكية ضحيتها الأبناء.

(١١) التركيز على البرامج الإرشادية في المدارس بدءاً بالإرشاد الوقائي لحماية الطلاب ، وضمان تكيفهم تكيفاً دراسياً ، وطمأنينة إجتماعية وقيماً تربوية وأخلاقية محمودة العواقب بالإرشاد الوقائي ، نضمن أن لايتترك الحبل على غاربه ، بل يتعهد المربون بأبنائهم وفق ما يجب أن يكون .

(١٢) الإهتمام بإنشاء النوادي الرياضية والثقافية داخل المؤسسات التعليمية ودعمها لإستمرار نشاطها في العطل المدرسية وذلك ضماناً لتوجيه طاقات الشباب وحيويتهم نحو الأنشطة المفيدة وبذلك يتم القضاء على وقت الفراغ الذي يعتبر من أهم الأسباب التي تدفع الشباب إلى السلوك القيايدي المشكل .

ثانياً : البحوث والدراسات المقترحة :

من نتائج هذه الدراسة والدراسات السابقة وجدت مجموعة من المظاهر السلوكية والمشكلات التي يمكن أن تكون موضوعاً لدراسات مستقبلية :

(١) بعض العوامل المعرفية المرتبطة بارتكاب الحوادث المرورية لدى

المراهقين والشباب .

(٢) سيكولوجية مستهدفي الحوادث المرورية .

(٣) بعض السمات الشخصية وعلاقتها بارتكاب الحوادث المرورية .

الملخص العربي

ملخص الدراسة

هدفت الدراسة الحالية لبيان علاقة الخصائص المزاجية وأساليب المعاملة الوالدية - كما يدركها الأبناء - بإرتكاب الحوادث المرورية لدى الأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية والذين لم تقع لهم حوادث مرورية على الإطلاق وفي سبيل ذلك قام الباحث بتصميم اختبار الحالة المزاجية لقائدي المركبات ، واختبار أساليب المعاملة الوالدية ، وتم تقنين الاختبارين على عينة تمهيدية قوامها (٢٠٥) من الأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية وعددهم (١١٥) فرداً والذين لم تقع لهم حوادث مرورية على الإطلاق وعددهم (٩٠) فرداً ، كما تم تطبيق أدوات الدراسة على عينة أساسية قوامها (٤٥٢) فرداً منهم (٣٠٢) فرداً ممن وقعت لهم حوادث مرورية مختلفة ، و(١٥٠) فرداً لم تقع لهم حوادث مرورية على الإطلاق ، واقترح الباحث لهذه الدراسة التساؤلات التالية :

- ما الفروق في الخصائص المزاجية للأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية مقارنة بأقرانهم الذين لم تقع لهم حوادث مرورية على الإطلاق ؟

- ما الفروق في الخصائص المزاجية للأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية متكررة مقارنة بأقرانهم الذين وقعت لهم حادثة مرورية واحدة ؟

- ما الفروق في أساليب معاملة الآباء للأبناء الذين وقعت لهم حوادث مرورية مقارنة بأقرانهم من الأبناء الذين لم تقع لهم حوادث مرورية على الإطلاق ؟

- ما الفروق في أساليب معاملة الأمهات للأبناء الذين وقعت لهم حوادث مرورية مقارنة بأقرانهم من الأبناء الذين لم تقع لهم حوادث مرورية على الإطلاق ؟

- ما أثر عدم الاتفاق بين الوالدين في أساليب معاملتهما لأبنائهم في ارتكاب الأبناء للحوادث المرورية ؟

وقد تم تحديد المكونات العاملية باستخدام نظام SPSS واستخدمت فيه طريقة المكونات الأساسية Component analysis للتحليل العاملي التي قدمها هارمن Har Man (١٩٧٦) ، وأسلوب الفاريمكس الذي قدمه كايزر Kaiser (١٩٥٨) للتدوير المتعامد ، كما استخدم الباحث تحليل التباين بطريقة الفالكرونباخ لبيان ثبات الاختبارات واستخدم اختبار (ت) في تحليل نتائج الدراسة وبيان دلالة الفروق ، وقد جرى تحليل البيانات باستخدام الحاسب العلمي بمؤسسة الأهرام (اماك) والحاسب العلمي بجامعة أم القرى بمكة المكرمة .

وأشارت نتائج الدراسة إلى :

(١) وجود فروق ذات دلالة إحصائية في الخصائص المزاجية المتمثلة في درجة الاندفاعية ، وتشئت الانتباه ، وحدة ردة الفعل بين الأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية والذين لم تقع لهم حوادث مرورية على الإطلاق في اتجاه الأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية .

(٢) عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية في الخصائص المزاجية بين الأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية متكررة والذين لم تقع لهم حوادث مرورية متكررة ماعدا عامل الطبع في اتجاه الأفراد مرتكبي الحوادث المرورية المتكررة .

(٣) وجود فروق ذات دلالة إحصائية في أساليب معاملة الآباء والأمهات السلبية في تجاه الأفراد مرتكبي الحوادث المرورية ، وفي أساليب معاملة الآباء والأمهات الإيجابية في اتجاه الأفراد غير مرتكبي الحوادث المرورية على الإطلاق .

(٤) عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية في أساليب المعاملة الوالدية بين آباء وأمهات الأفراد غير مرتكبي الحوادث المرورية على الإطلاق .

(٥) وجود فروق ذات دلالة إحصائية في أساليب المعاملة الوالدية بين آباء وأمهات الأفراد مرتكبي الحوادث المرورية .

وقد فسر الباحث هذه النتائج في ضوء تساؤلات الدراسة وإطارها النظري .

ABSTRACT

Abstract

The purpose of this study is to reveal the temperamental characteristics and parental attitudes in relation to committing traffic accidents as perceived by the sons who had traffic accidents and those who had none. Hence, the researcher designed a test to assess the moods of vehicle drivers and another to estimate the parental treatment. The two tests were first piloted. The samples of the pilot study were (205) individuals. The main study consisted of (452) subjects, (302) had different traffic accidents and (150) had none. Thus, the researcher addressed the following questions:

- What are the differences between the temperamental traits of the individuals who had traffic accidents and those who had none ?
- What are the differences between the temperamental traits of those who had repeated traffic accidents and those who had not such accidents ?
- What are the differences between the treatment of fathers towards their sons who had traffic accidents, and their peers who had no traffic accidents?
- What are the differences between the treatment of mothers towards their sons who had traffic accidents, and their peers who had no traffic accidents ?
- What is the effect of disagreement between parents in treating their sons on their committing traffic accidents ?

The factorial components were determined by means of the SPSS system in which the component analysis method had been used as expounded by Harman (1979) as well as the Varimax style for Varimax Rotation as expounded by Kaiser (1958). Moreover, the researcher used the analysis of variance adopted by - Cronbach and Kuder Richardson to prove the reliability of the tests. The researcher also used the (T) test in analyzing the results of the study and showing the significance of the differences. The analysis of the data was done by using the computer in Al-ahram institution (Amac) as well as the computer department at Umm Al- Qura University in Makkah .

The results of the study prove that :

1. there are differences with statistical significance regarding temperamental characteristics as embodied in impulsiveness, absent mindedness, and strong reaction among the individuals whether they have traffic accidents or not.
2. no differences with statistical significance regarding those who had repeated traffic accidents and those who had not such accidents except for those who have certain tempers.
3. there are differences with statistical significance in the parental passive treatment towards their sons who had traffic accidents as well as in the parental positive treatment towards those who had no traffic accidents.
4. there are no differences with statistical analysis in the parental treatment towards the sons who had no traffic accidents.
5. there are differences with statistical analysis in the parental treatment towards the sons who had traffic accidents.

The researcher tried to interpret the results in the light of the questions raised in the study and its theoretical perspective.

الفراجه

القرآن الكريم •

أحمد عثمان صالح طنطاوي وعفاف محمد عجلان (١٤١٥هـ / ١٩٩٥م) :
بعض العوامل المزاجية والمعرفية المرتبطة باضطراب قصور
الانتباه لدى الأطفال والمراهقين ، المجلة المصرية للدراسات النفسية
العدد ١١ القاهرة •

أحمد عزت راجح (١٣٩٣هـ / ١٩٧٣م) : أصول علم النفس ، المكتب
المصري الحديث ، الإسكندرية •

الإدارة العامة للمرور (١٤١٧هـ / ١٩٩٧م) : النشرات الإحصائية من عام
١٣٩٤هـ ، ١٩٧٤م الى عام ١٤١٧هـ ، ١٩٩٧م ، شعبة الإحصاء
والدراسات ، الرياض •

الأمن العام (١٣٩١هـ / ١٩٧١م) : نظام المرور بالمملكة العربية السعودية،
الرياض •

أمين عبدالحميد قشقرى (١٤١٨هـ / ١٩٩٧م) : خصائص الحوادث
المرورية بالمملكة العربية السعودية واتجاهاتها بمنطقة الرياض
(١٤١٨-١٤١٧هـ) ، رسالة ماجستير غير منشورة ، أكاديمية
نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض •

البحرين ، وزارة الداخلية (١٤١٤هـ / ١٩٩٤م) : حقائق عن الحوادث
المرورية بالبحرين •

جلال الصياد (١٤١٠هـ / ١٩٩٠م) : دراسة إحصائية لحوادث المرور
في المملكة العربية السعودية ، المركز العربي للدراسات الأمنية
والتدريب ، الرياض •

حسن مساعد الأحمدى وآخرون (١٤١٨هـ / ١٩٩٧م) : الحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية ، وطرق الحد منها، مجلة الأمن ، العدد الخامس عشر ، الإدارة العامة للعلاقات والتوجيه بوزارة الداخلية بالرياض ، ص ص (٨٧-١٢٣) .

حمود عبدالعزيز البدر (١٤١٨هـ / ١٩٩٧م) : فعالية التوعية المرورية للحد من الحوادث المرورية ، المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية ، الرياض ، مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية ، ص ص (١٧٧-٢٠١) .

خالد الغامدي (١٤١٤هـ / ١٩٩٤م) : بعض جوانب السلوك والممارسة لدى السائقين تجاه سلامة المرور بمدينة الجبيل ، الندوة الوطنية لسلامة المرور ، مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية ، الرياض .

سعود التركي وآخرون (١٤١٨هـ / ١٩٩٧م) : دراسة سلوكيات السائقين تجاه حزام الأمان بمدينة الرياض ، المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية ، مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية ، الرياض .

صالح القحطاني وعلى الغامدي (١٤١٤هـ / ١٩٩٤م) : تأثير خدمة الليموزين (الأجرة العامة) على السلامة المرورية في المملكة العربية السعودية ، دراسة ميدانية على مدينة الرياض ، الندوة الوطنية لسلامة المرور ، مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية ، الرياض .

عباس محمود عوض (١٤٠٥هـ / ١٩٨٥م) : سيكولوجية الحوادث ،
دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية .

_____ (١٤٠٨هـ / ١٩٨٨م) : دراسات في علم النفس
الصناعي والمهني ، الإسكندرية ، دار المعرفة الجامعية .

عبد الجليل السيف (١٣٩٥هـ / ١٩٧٥م) : دراسات مقارنة لقضايا السير
وأنظمة المرور في المملكة العربية السعودية ، مطابع الإشعاع ،
الرياض .

عبد الجليل السيف وآخرون (١٤١٠هـ / ١٩٩٠م) : دراسة إرتفاع نسبية
حوادث المرور في كل من منطقة مكة المكرمة والمنطقة الشرقية
ووسائل تلافيها ، مطابع جامعة الملك سعود ، الرياض .

عبد الجليل السيف (١٤١٦هـ / ١٩٩٦م) : تطور أساليب تنظيم إدارة المرور ،
الرياض ، مطابع الإشعاع ، الطبعة الثانية .

عبد الحميد صفوت إبراهيم (١٤١٤هـ / ١٩٩٤م) : العلاقة بين الاتجاه نحو
المخاطرة وحوادث المرور ، من كتاب (قراءات في علم النفس
الصناعي والتنظيمي في الوطن العربي) ، للدكتور / فرج عبدالقادر
طه ، الطبعة الرابعة ، دار المعارف - القاهرة .

عبد الرحمن محمد عسيري (١٤١٨هـ / ١٩٩٧م) : الجوانب الاجتماعية
للمخالفات المرورية - دراسة تطبيقية على الطلبة الجامعيين ،
المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية ، الرياض ص ص (٢٦٧-
٣٠٦) .

عبدالرحيم الزهراني (١٤١٤هـ / ١٩٩٤م) : أنماط وتحليل الحوادث
المرورية بالمملكة العربية السعودية ، الندوة الوطنية لسلامة المرور
الرياض ، ص ص (٥٧-٧٤) .

عبدالسلام الذويبي (١٤١١هـ / ١٩٩١م) : الآثار الاجتماعية لحوادث المرور ،
حوادث السير على الطرقات ، الهيئة القومية للبحث العلمي ، معهد
الإيماء العربي ، دار الكتب الوطنية ، بنغازي ، ص ص (١٨٣-
١٩٢) .

عبدالعزيز صالح الحميد (١٤١٨هـ / ١٩٩٧م) : الآثار الاجتماعية والاقتصادية
الناجمة عن حوادث المرور ، المؤتمر الوطني الأول للسلامة
المرورية ، مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية ، الرياض ، ص
ص (٥٧-٦٩) .

عبد الله النافع وخالد السيف (١٤٠٨هـ / ١٩٨٨م) : تحليل الخصائص
النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادة السيارة بالمملكة - مدينة
الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية ، الرياض .

عبد اللطيف حسين فرج (١٤١٨هـ / ١٩٩٧م) : الأسباب النفسية للسرعة
الزائدة وكيفية معالجة ذلك في منهج الدراسة الثانوية ، المؤتمر
الوطني الأول للسلامة المرورية ، الرياض ، ص ص (٢٤٥-٢٦٥)

عبدالكريم أبو الخير (١٤٠٥هـ / ١٩٨٥م) : أساليب المعاملة الوالدية
كما يدركها الأبناء وعلاقتها بالإضطرابات النفسية ، رسالة
ماجستير غير منشورة ، جامعة أم القرى ، مكة المكرمة .

Lehman , D . R , & others (1989):long –term effects of sudden Bereavement : Marital and parent – childrelation- ships and children’s reactions, in Journal –of- Family psychollgy, Mar Vol 2 (3) p.p. 344- 3670 .

Lewis , C.C . (1988): Preventing traffic casualties among Youth : What is our Knowledge base ? Proceedings of an International symposium youth at risk for traffic accidents. Alcohol, Drage & Driving; Vol 4 (1) p.p. 1-7.

Macdonald, J.M. (1964):Suicide and homicide by antomobile . American Journal of Psychiatry, 121,3660370.

Mcknight , A. & others. (1987) : Ataste of suspension : The Preventive and deterrent Value of limited license suspension. Proceedings- of. The American – Assoeiation for Automotive Medicine, no, 31, p.p. 45-57.

Mintz , Met. Al. (1949): Ar- Examination of The Accident Proness Concept – J- Appl. Psychology, 33,p.p. 195-211.

Parker, Dianne & Others. (1995) : Behaviourat characteristics And involvement in different types of traffic accident.Analysis and Prevention, Aug Vol 27(4) P.P. 571-581.

Peck, Raymond . C (1993): The identification of multiple Accident correlates in high risk drivers with specific emphasis on The role of age. Alcohol, Druges & Driving, Vol, 9 (3-4) .p.p. 145-166.

Pelz, D. (1968) : Driver motivations and attitudes. Proceedings Of the- Second Annual Traffic Safety. Northbook, Illinois, March 19-21 Sponsored by insurance institute for Highway Safety. Washington. D.C. :

Thomas, A. Chess, S. & Birch, H.G. (1968) : Temperament and Behavior disorders in children, New York : New York University Press .

Tourisi, R.J. Suls, J, Serio, S & Reisman, S. (1988) : Drinking And Driving : Perceptions and evaluations as a function of level of intoxication and wheather. Journal of Applied psychology Vol. 18 (10), p.p. 880-890 .

Whitlock, F.A.(1971) : Death on the Road: A study in social Violence. Travistock, London.

Williams, - Allan – F. (1994) : Youthful drivers and motor Vehicle crash risk. International symposium : Behavioral factors that determine accident rates. Alcohol, - Drugs & Driving : Vol, 10 (1) , p.p. 85-92.

Zimolong, B. (1985) : Hazard perception and risk estimation in Accident causation in : R.E.Eberts, and G.G. Eberts (Eds). Trends in erogonomics / human factors II. North Holland : Elsevier Science Publishers.

ملحق رقم ١

اختبار الحالة المزاجية لقائدي المركبات

إعداد

محمد علي سمران البنيان الحربي

إشراف

أ/د / أحمد عثمان صالح طنطاوي د / ثابت محمد صالح القحطاني

أستاذ علم النفس التربوي

أستاذ مناهج البحث المساعد

الإسم : السن :

المستوى الدراسي :

الحالة التعليمية للأب : مهنة الأب :

الحالة التعليمية للأم : مهنة الأم :

ماهي الحوادث المرورية التي سبق لك ارتكابها ؟ *

نوع الحادث وسنة وقوعه :

- | | |
|-----------|------------|
| (١) | (٦) |
| (٢) | (٧) |
| (٣) | (٨) |
| (٤) | (٩) |
| (٥) | (١٠) |

تعليمات :

يشتمل هذا الاختبار على مجموعة من العبارات ، والمطلوب منك أن تقرأ كل عبارة بدقة ، وتضع علامة " ✓ " أمام البديل الذي يتفق وحالتك ، اعلم انه لا توجد إجابات صحيحة وأخرى خاطئة ، وانما الإجابة الصحيحة هي التي تعبر فيها بصدق عن حالتك ، وذلك باختيار بديل واحد فقط من بين تلك البدائل الثلاثة أمام كل عبارة من العبارات التالية ، وتأكد أن كل إجابتك سوف تعامل معاملة سرية ولن يسمح لأحد غيرك بالاطلاع عليها .

الباحث

م	العبارات	أحياناً	غالباً	نادراً
١	انسجم بسرعة مع السائقين الذين هم في سني *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
٢	أحرص على الالتزام بالسرعة المحددة من قبل إدارة المرور في داخل المدن وخارجها *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
٣	أميل إلى مصاحبة زملائي الذين يملكون سيارات جديدة	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
٤	يضايقني تغيير سيارتي حتى ان كانت السيارة الجديدة أفضل *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
٥	أحب أن أكون سائقاً ماهراً *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
٦	أنظر إلى الطريق أثناء قيادة السيارة *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
٧	أشارك اخواني في قيادة سيارة العائلة إثناء الرحلات البرية *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
٨	لا أحب البقاء كثيراً خلف مقود السيارة *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
٩	أستطيع التركيز في القيادة حتى ان وجد ازعاج حولي *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
١٠	عندما أشعر بالملل أفضل الأعمال التي تضايق السائقين الآخرين في الطريق *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
١١	أشعر براحة عند دهس الحيوانات الأليفة بسيارتي	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
١٢	يجذب انتباهي الأصوات التي اسمعها في الطريق أثناء القيادة *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
١٣	لا أسمع أبواق السيارات أثناء قيادتي للسيارة *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
١٤	أشعر بأنني أفسرع في الرد على أخطاء السائقين الآخرين *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
١٥	أحب أن يكون لدى وقت كافي للسفر بسيارتي داخل المملكة *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
١٦	يزعجني أن يطلب مني أحد قيادة سيارتي *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
١٧	يصعب علي مواجهة مشكلات الطريق المفاجئة *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

م	العبارات	أحياناً	غالباً	نادراً
١٨	أشعر بالإرهاق الشديد بعد القيادة لمسافة طويلة .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
١٩	لا أحب أن أفحص سيارتي بصفة مستمرة .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
٢٠	أتوتر من أي سائق لأبسط الأسباب .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
٢١	أمارس ضبط النفس تجاه أخطاء السائقين الآخرين .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
٢٢	لا أستطيع تأجيل رغباتي في شراء سيارة حتى يأتي الوقت المناسب .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
٢٣	أحب مشاهدة أفلام سباقات السيارات المثيرة .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
٢٤	يصعب علي الانتظار كثيراً عند إشارات المرور .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
٢٥	أنفعل بشدة من تصرفات السائقين الآخرين وان كانت بسيطة .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
٢٦	أجد صعوبة في تغيير عاداتي في قيادة السيارة .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
٢٧	لا أجد صعوبة في التعامل مع السائقين الذين هم أكبر مني سناً .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
٢٨	أتسرع في اختيار السيارات التي أشتريها .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
٢٩	أشعر بالضيق إذا لم يسمح رجل المرور بإيقاف سيارتي	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
٣٠	أجد متعة في سباق السيارات التي تسير معي على نفس الطريق .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
٣١	أتبع دائماً السرعة القصوى المسموح بها عند قيادة السيارة .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
٣٢	ينتابني الأرق والتوتر عند ما أسافر مسافة طويلة .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
٣٣	لا أستطيع الإستمرار في قيادة السيارة لمسافة طويلة .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
٣٤	أتشاجر مع السائقين الآخرين لأبسط الأسباب .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
٣٥	أحب السفر لوحدني الى المناطق غير المزدحمة بالسيارات .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

م	العبارات	أحياناً	غالباً	نادراً
٣٦	لا أتحمل نقد رجال المرور وملاحظاتهم •	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
٣٧	أجد صعوبة في إصلاح أعطال سيارتي •	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
٣٨	أُتلفت كثيراً الى من يتحدث معي أثناء قيادة السيارة •	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
٣٩	استجابتي لنصائح السائقين الكبار تدوم لفترة قصيرة •	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
٤٠	أتهور في قيادة سيارتي إذا ضايقني أحد •	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
٤١	ينتابني الخجل عندما ارتكب مخالفة مرورية •	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
٤٢	أشعر بالضيق إذا وجدت شارعاً مقفلاً من قبل المرور بسبب الحفريات •	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
٤٣	أجد صعوبة في الاعتذار إذا أخطأت بحق سائق آخر •	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
٤٤	ليس لدي القدرة على التركيز داخل السيارة أثناء القيادة	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
٤٥	أسارع بتنفيذ فكرة تعجبني أثناء القيادة قبل التأكد من قدراتي •	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
٤٦	أستطيع التركيز لفترة طويلة أثناء قيادة السيارة •	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
٤٧	أُسرع في إصدار أحكامي على السائقين الآخرين •	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
٤٨	ينتابني شعور بالاحباط لأبسط الأسباب أثناء القيادة •	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
٤٩	أحرص على زيادة السرعة إذا كنت مقبلاً على إشارة صفراء •	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
٥٠	أجد صعوبة في القيادة عندما أتأخر عن الدوام المدرسي في الصباح •	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

ملحق رقم ٢

يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار الحالة المزاجية لقائدي

المركبات " قبل التدوير "

العوامل المتغيرات	١	٢	٣	٤	٥
١	٠.٤٤٠	٠.١٠٩	٠.٣٩٨	٠.٠٥٢	٠.٠٣٣
٢	٠.٢٧١	٠.٠٤٧١-	٠.٣٦٤-	٠.٠١٨-	٠.٠٠٦-
٣	٠.٢٥٩	٠.١٩٣	٠.٠٩٩	٠.٠٧٣-	٠.٣٤٧
٤	٠.٢٣٠	٠.٠٢٣-	٠.٠٦١-	٠.٢٦١	٠.١٣١
٥	٠.١٦٥	٠.٣٩٧	٠.١٥٧	٠.١٣٨-	٠.١٢٨-
٦	٠.٠٤٨-	٠.٢٢٥	٠.٢٥٣	٠.٢٤٢	٠.٢٣٧-
٧	٠.٢٤٨	٠.١٤١	٠.٢٦٩-	٠.٠٧٤	٠.٠٢٠
٨	٠.١٥٩	٠.٣٥٢	٠.٢٨٢	٠.٠٦٢-	٠.٠٤٩-
٩	٠.٠٨٧	٠.١٨٧	٠.٢٤٧	٠.٠١٤-	٠.١٣٤
١٠	٠.٢٧٣	٠.٠٧٦-	٠.١٩١	٠.٠٦٧	٠.١٥٥
١١	٠.١٦٨	٠.٢٦٦	٠.٠٨٥-	٠.٢٣٠	٠.١١٨
١٢	٠.١٠٠	٠.٣١٣	٠.٠٣٧-	٠.٣٢٥	٠.١٨٢
١٣	٠.٢٤٤	٠.٠٨٤	٠.٠١١-	٠.٢٤٧-	٠.٢٩٨
١٤	٠.٠٣٨	٠.٠٢١-	٠.١٩٥	٠.٠١٤-	٠.٠٠٩
١٥	٠.٢٦٨	٠.١٢١-	٠.١٨٨-	٠.١٥٦	٠.٠٧٥-
١٦	٠.٢٥٢	٠.٣٢٠	٠.٠٩٩	٠.٢٦٧	٠.٢٣٤
١٧	٠.٢٩٧	٠.١٠٧	٠.١١٣	٠.٠١٣	٠.٠٧٤
١٨	٠.٢٧٩	٠.٢٣١	٠.١١٠-	٠.٠١٥	٠.٠٤٦
١٩	٠.٣٠٧	٠.٠٩٢-	٠.١٩٠-	٠.١٣٨-	٠.٢٢٨-
٢٠	٠.٣٨٣	٠.١٦٠	٠.١٨١-	٠.١١٥	٠.١٠٨
٢١	٠.١٤٧	٠.٢٣١	٠.٢٨١	٠.١١٩-	٠.٠١٠-
٢٢	٠.١٦٤	٠.٠٣٦	٠.١٧٥	٠.٣٢٤	٠.٢٤٩-
٢٣	٠.٢٩٨	٠.١١٤	٠.٢٢١-	٠.٣٤٠	٠.٠١٩-
٢٤	٠.٠٠٥-	٠.٠٦٣	٠.٢٥٧	٠.٣١٢-	٠.٢٦٤
٢٥	٠.١٧٣	٠.٢٠٤	٠.٣٤٣-	٠.٢٤٠-	٠.١٩٠-

تابع ملحق رقم ٢

يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار الحالة المزاجية لقائدي المركبات " قبل التدوير "

العوامل المتغيرات	١	٢	٣	٤	٥
٢٦	٠,٣٤٣	٠,٠١٩-	٠,٠٢٥-	٠,٠٨٦-	٠,٣٧٢-
٢٧	٠,٢٤١	٠,٤٧٥	٠,٠٨٩-	٠,٣٠٣-	٠,٣١٢-
٢٨	٠,٢٠٢	٠,٤٧٥	٠,٠٨٩-	٠,٣٠٣-	٠,٣١٢-
٢٩	٠,٤٣٩	٠,٠٨٨-	٠,٠٣٧-	٠,٢٠٨	٠,٠٦٣
٣٠	٠,١١٨	٠,٤٣٣	٠,٣١٥-	٠,٠٧٨-	٠,٠٣٢
٣١	٠,١٤٦	٠,٢٢٥	٠,٠٠٠-	٠,١٦٨-	٠,٣٥٦
٣٢	٠,٢١٣	٠,٠٩٩	٠,٠٩٦	٠,٠٧٥	٠,١١٩-
٣٣	٠,٤٦٨	٠,٢٣٤-	٠,٠٨٨	٠,٠١٥-	٠,٠٥٤
٣٤	٠,٤٤٢	٠,١٩١-	٠,٠٥٢	٠,١٠٠	٠,٢٤٧
٣٥	٠,٤٣٨	٠,٢٣٥-	٠,١١١	٠,١١٦	٠,٠٧٥
٣٦	٠,١٨٨	٠,٠٦٣	٠,٣٣٢	٠,١٠٢	٠,١٥٣
٣٧	٠,٣٩٣	٠,٣٤٢-	٠,١٥٥	٠,١٨٤-	٠,٠٦٦
٣٨	٠,٣٢٨	٠,٠٥٦	٠,٠٩٩-	٠,٠٧٥-	٠,١٧٧
٣٩	٠,٣٢٦	٠,٠٧٧	٠,٢٢٠-	٠,١٣٤	٠,١١٣
٤٠	٠,٣٠٥	٠,٠٦٠	٠,٠٤٦-	٠,٢٦٢-	٠,١٧٠
٤١	٠,٢٨١	٠,١١٠	٠,٢١٣	٠,٠٧٤	٠,٠١٥-
٤٢	٠,٣٧٠	٠,٠٤٤-	٠,٢٥١	٠,٠٣٧	٠,١٧٣-
٤٣	٠,٤٢٤	٠,٠٩٩-	٠,٣٥٣-	٠,٠٩٧	٠,٠٦٢
٤٤	٠,٣٨٤	٠,٣٢٢-	٠,٠٠٠-	٠,١٢٢-	٠,١١٤
٤٥	٠,٣٨٨	٠,١٦٧-	٠,٠٠٣-	٠,٣٤٢	٠,٠٣٩-
٤٦	٠,٤٠٥	٠,٠٦٨	٠,٠١٤	٠,٣٣١-	٠,٣٢٠
٤٧	٠,٤٤٦	٠,٠٩٨-	٠,٠١٦	٠,٢٣٧-	٠,٢٣٠-
٤٨	٠,٤٠٠	٠,٣١٢-	٠,١٢١	٠,٠٦٣-	٠,١٢٦-
٤٩	٠,٤٧٧	٠,٠٠٥	٠,٠٠٦-	٠,١٢٤	٠,١٦٠-
٥٠	٠,٣٩٠	٠,٠٧٤-	٠,١١٧	٠,٢٥١-	٠,٣٩٢-

١,٦٤٨	١,٧٤٦	١,٨٠٠	١,٩٨٧	٤٠,٣٩٥	الجذور الكامنة
٣,٣	٣,٥	٣,٦	٤,٠	٨,٨	نسبة التباين

تابع ملحق رقم ٢

يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار الحالة المزاجية لقائدي

المركبات " قبل التدوير "

العوامل المتغيرات	٦	٧	٨	٩	١٠
١	٠,٢٨٨	٠,١٤٣	٠,١٣٢	٠,٠٩٤-	٠,١٧٧
٢	٠,٠٢٢-	٠,٢٧٩	٠,٠٣٣	٠,٢٠٣	٠,٠٦٠-
٣	٠,٤٩٦	٠,٠٤٠-	٠,١٠٩	٠,٠٧٨-	٠,١٩٨
٤	٠,١٧٥-	٠,١٥٨-	٠,٤٢٦	٠,١٦٧-	٠,٠٤٦
٥	٠,٣٤٤-	٠,٠٩٣-	٠,٢٣٣-	٠,١٥٠	٠,١٥٩
٦	٠,١٩٠	٠,٠٤٥	٠,٠٣٧-	٠,٢٣٧	٠,٢٠٠
٧	٠,٢٣٦-	٠,٠١٥-	٠,٠٥٣-	٠,٠٨٦-	٠,٠٠٧-
٨	٠,١٦٥-	٠,٠٢١-	٠,٣٢٥-	٠,٠٣٢-	٠,١٠٦
٩	٠,١٤٥	٠,٠٩١	٠,٣٣٨	٠,٠٣٦-	٠,٠٣٩-
١٠	٠,٠٥٥-	٠,٠٦٧-	٠,٢٦٧	٠,١٠٩-	٠,٠٣٥
١١	٠,٢٨٣	٠,٣٦٧	٠,١١٥-	٠,٠٣١-	٠,٠٣٣-
١٢	٠,١١١	٠,٢٨١-	٠,١٩٦	٠,٠١٠-	٠,١٨٨
١٣	٠,٢٧٠-	٠,٠٤١-	٠,١١٩	٠,٠٠٣-	٠,٢٠٣
١٤	٠,١٣٩-	٠,١٨١	٠,٢٢٢-	٠,٣٠٩	٠,٣٩٦
١٥	٠,٠٤٠	٠,٣٣٨-	٠,١٩٣	٠,٠٠٣-	٠,١٧٤-
١٦	٠,١٣٩	٠,١٨١	٠,٢٢٢-	٠,٣٠٩	٠,٣٩٦
١٧	٠,٠٤١-	٠,٢٧١-	٠,١٣٧-	٠,١٨٢	٠,٢٩٣-
١٨	٠,٣٨٧	٠,٠٧٤-	٠,٢٨٤	٠,١٩٤	٠,٠١٦
١٩	٠,٢٦٩-	٠,٠٤٧	٠,٢٥٣	٢٦...٠	٠,١٣٩
٢٠	٠,٠٠٦١-	٠,١٢٨-	٠,٠٧٣-	٠,٠٨٤-	٠,٢٩٧-
٢١	٠,١٦٥-	٠,١٦٨	٠,١٤١	٠,٠٨٤-	٠,٢٩٧-
٢٢	٠,١١٣-	٠,٢٢٦-	٠,٠٨٧-	٠,١٩٨-	٠,١٠٤-
٢٣	٠,٠٢٦-	٠,١٦٦	٠,١١٥-	٠,٢٠٨-	٠,٠٦٦
٢٤	٠,٠٢٨-	٠,١٧٠	٠,٠٣٥-	٠,٢٢٧	٠,١١٩-
٢٥	٠,١٧٨	٠,١٦١-	٠,٠٦٢	٠,٣٨٣	٠,٠٢١-

تابع ملحق رقم ٢

يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار الحالة المزاجية لقائدي

المركبات " قبل التدوير "

١٠	٩	٨	٧	٦	العوامل المتغيرات
٠,٠٠٧-	٠,٣٢٤-	٠,٢٠٠-	٠,٠٣٠-	٠,٠٣٥	٢٦
٠,٠٤٥-	٠,١١٧-	٠,٠٧٠	٠,٢١٦	٠,٠٠٨	٢٧
٠,١٣٦	٠,٠٠٩-	٠,٣٧٧	٠,٠٢٣	٠,٢٤٦-	٢٨
٠,٠١٣	٠,٢١٥	٠,٠٧٦-	٠,١٢٩-	٠,٠١٠	٢٩
٠,١٦٤	٠,١٥٧-	٠,٠٦٤-	٠,١٧٤-	٠,٠٧٦	٣٠
٠,١٤٠	٠,٢٥٥-	٠,٠١٢	٠,١١٠	٠,١١٢	٣١
٠,٤٠٢-	٠,٠٢٨	٠,٠٥٦	٠,٢٩٠	٠,٠١٧	٣٢
٠,١٣٧	٠,٠٨٩٠	٠,٢٩٢-	٠,٠٨٣	٠,٠٣٠-	٣٣
٠,٠٠٧-	٠,٠٢٢-	٠,٠٠٢-	٠,٠٢٩	٠,٠٦٢	٣٤
٠,١٠٨-	٠,١٦٩	٠,٠١٠	٠,٢٤٧	٠,١٨٦	٣٥
٠,٠٧٨	٠,١٦٠-	٠,٠٨٣-	٠,٢٤٧-	٠,٢٣٦-	٣٦
٠,١٠٨-	٠,١١٦-	٠,١٣٤-	٠,٠٥١	٠,١٥٠	٣٧
٠,١٨٣-	٠,١٩٥-	٠,٠٥٩	٠,٢٩٣	٠,٠٣٦	٣٨
٠,٣٢١	٠,٠٣٦	٠,٠١٦	٠,٣٧٠	٠,٢٢٨-	٣٩
٠,٠٤٧	٠,١٣٧-	٠,٢٧٩-	٠,٣٤٧-	٠,٢٣٠	٤٠
٠,١٦٢-	٠,٢٨٢	٠,٠٠٢-	٠,٢١٢-	٠,٠٠٥	٤١
٠,٠١٨-	٠,٣٤٠	٠,٠٨٨	٠,٠٦١-	٠,٠٨٨	٤٢
٠,٠٥٨-	٠,١٢٣	٠,١٥٧-	٠,٠٩٩-	٠,٠٠٨-	٤٣
٠,٢٣٩	٠,١٧٣-	٠,٠٠٧	٠,١١٨-	٠,٢١٨	٤٤
٠,١٣٢	٠,٠٨٦-	٠,٠٦٩	٠,٠٣١	٠,٠٥٣-	٤٥
٠,٠٢٦	٠,٢١٢	٠,٠٢١-	٠,٠٠٦	٠,٠٢٧٤	٤٦
٠,٠١٨-	٠,١٢٠	٠,١٨٩	٠,١١٨-	٠,٢٢٣-	٤٧
٠,٠٥٦	٠,١٢٤-	٠,١٤٧-	٠,٠١٣-	٠,١٧٣	٤٨
٠,٠٠١-	٠,٠٦٨	٠,١٠٥	٠,١٩٦	٠,١٩٩-	٤٩
٠,٠٥٦	٠,٢٤٤-	٠,٠٣٩-	٠,٠٧١	٠,٠١٣-	٥٠

١,٤٠٦	١,٤٤٥	١,٤٥٩	١,٥٧٣	١,٥٩٢	الجنود الكامنة
٢,٨	٢,٩	٢,٩	٣,١	٣,٢	نسبة التباين

تابع ملحق رقم ٢

يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار الحالة المزاجية لقائدي

المركبات " قبل التدوير "

العوامل المتغيرات	١١	١٢	١٣	١٤	١٥
١	٠,٢١٨-	٠,٠٥٨-	٠,٣٤١-	٠,٢١٠-	٠,٠٤٢-
٢	٠,٣٠٧	٠,١٤٩-	٠,٠٧٠	٠,٠٦٦-	٠,٠٤٥
٣	٠,١٣٤-	٠,١٨٤	٠,٠٧٠	٠,١٨١	٠,٠٢٥-
٤	٠,٢١٧	٠,٠٠٦-	٠,١٩٨-	٠,١٤٦	٠,٠٦٠
٥	٠,٠٥٠	٠,١٦٩-	٠,١١١	٠,٠٥٣-	٠,١٨٨-
٦	٠,٢٢٩	٠,١٤١-	٠,١٢٦	٠,١٨٣	٠,٢٩٢
٧	٠,١٢٢-	٠,١٧٧-	٠,١٢٤-	٠,٢٤٤-	٠,٢٩٤
٨	٠,١٤٤	٠,٢٧١	٠,١٢٩-	٠,٢٢٦-	٠,٢٦٣-
٩	٠,٢٤٨	٠,٠٩٠	٠,٤٦٠-	٠,١٥٦-	٠,٢٨٩
١٠	٠,١٤٥	٠,١٠٥	٠,٢٧٩	٠,١٥٠	٠,١٦٩
١١	٠,٠٨٣-	٠,٠٧٤	٠,١٥٣	٠,٤٠٣-	٠,٢٣٣-
١٢	٠,٢٤٣	٠,٢٦٨-	٠,١٢٣	٠,٠٦٦-	٠,٠٤٦-
١٣	٠,٠٣٠	٠,٤٤-	٠,٠١٩-	٠,٠٣١-	٠,٠٧٨-
١٤	٠,١٩٩-	٠,٣١٨	٠,٠٢٩	٠,٢٨٧	٠,٠١٦
١٥	٠,١٣١	٠,٣١٩	٠,٠٠٨	٠,٠٣٤	٠,٣٥٦-
١٦	٠,٠٨٨	٠,٠٩٧-	٠,٠١٣	٠,٤٤٩	٠,٠٥٨
١٧	٠,١١٤-	٠,١٥٨	٠,٠٩٦	٠,٣٢٠-	٠,١٠٧
١٨	٠,٢٥١-	٠,٠٣٦-	٠,٠٣٦	٠,٠٨٣	٠,٠٨٣
١٩	٠,١٧٠-	٠,٢٤٧	٠,٠٣٣-	٠,٠٢١	٠,٠٨٩
٢٠	٠,٠٦٣	٠,٢٠٦-	٠,٠٢١-	٠,١٨٠	٠,١٢١
٢١	٠,٠٣٨-	٠,٠٦١	٠,١٠٣	٠,٠٤٨-	٠,٠١٥
٢٢	٠,١٤٢	٠,٢١٩	٠,٠٢٠	٠,٠١١-	٠,٢٧٠
٢٣	٠,٠١٥	٠,٠٩٠-	٠,٢٦٥-	٠,١١٦	٠,٢٢١-
٢٤	٠,٢٠٤	٠,٠٤٣	٠,١٧١	٠,٠٤٨	٠,١٧٢
٢٥	٠,٠٠٠-	٠,١٠٤	٠,٠٩٢	٠,٠٢١	٠,١٢٨

تابع ملحق رقم ٢

يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار الحالة المزاجية لقائدي المركبات " قبل التدوير "

العوامل المتغيرات	١١	١٢	١٣	١٤	١٥
٢٦	٠,٠٦٨	٠,٠١٠	٠,٠٩٢	٠,١٦٦	٠,١٢٧-
٢٧	٠,٠٢٣-	٠,٠٧٣	٠,٠٠٦	٠,٠٥٠	٠,٠٧٧
٢٨	٠,١٤٥-	٠,٠٢٣	٠,١١٩	٠,١٠٢-	٠,٠٨٢
٢٩	٠,١٣١-	٠,٢٢٤	٠,٣٩٨-	٠,٠٨٠	٠,١٨٩
٣٠	٠,٢٤٣	٠,٢١٨	٠,٢٦-	٠,١٨٠	٠,٠١٦
٣١	٠,٠٨٧-	٠,٤١٨	٠,١٣٣	٠,١٠٧	٠,١٦٥
٣٢	٠,٠٥٤	٠,١٩٤	٠,١١١	٠,٣١٤	٠,٠٤٠-
٣٣	٠,١٣١	٠,٢٤٠-	٠,١٦٤-	٠,٠٠٢-	٠,٠٤٥-
٣٤	٠,١٣٧-	٠,٠١٢	٠,١١١-	٠,١٤٠	٠,٠٩٠
٣٥	٠,١٦٦	٠,٠٠٢-	٠,١٥٢	٠,١٤٠-	٠,٠٨٦-
٣٦	٠,٣٠٨-	٠,١٥٦-	٠,٢١٦	٠,٠٠٤	٠,٠٠٧-
٣٧	٠,٠٩٠	٠,١٠٠-	٠,١٨٢-	٠,٠٧٩-	٠,٠١٦
٣٨	٠,٣٣٣-	٠,١٥٤-	٠,٠٤٦	٠,٠٤٥	٠,٠٥٢-
٣٩	٠,٠٨٦	٠,٠١٠-	٠,٠٦٥	٠,٠٣٤	٠,١٥٦
٤٠	٠,١٤٩-	٠,٠٤٠-	٠,٠٢٨-	٠,٠٩٦	٠,٠٠٥-
٤١	٠,١٤٩-	٠,١٥١-	٠,٠٣٨	٠,١٦٠-	٠,١٥٧
٤٢	٠,٠٠٤	٠,١٤٤	٠,١٣٣-	٠,٠١٧	٠,٢٩٣-
٤٣	٠,١٦٥-	٠,١٣٣	٠,٠٠٥-	٠,٠٧٥	٠,٠٧٦
٤٤	٠,٠٦٩-	٠,٠٩٠	٠,٣٩١	٠,٠٩٩-	٠,١١٦
٤٥	٠,٢٠٦	٠,٠٧٩	٠,١٤٦	٠,١٠٢-	٠,٠٧٦-
٤٦	٠,١٧٧	٠,١٠٢-	٠,٠٣٩	٠,٠٢٣-	٠,١٦٦-
٤٧	٠,٠١٩-	٠,٢٢٥٠-	٠,٠٢٠-	٠,٠١٤	٠,٠٥٣-
٤٨	٠,٢٥٨	٠,٠٨٧	٠,١١١	٠,٠٥٨-	٠,٢١٤
٤٩	٠,٢٠٠-	٠,٠٦٠-	٠,٢٦	٠,٠١٦-	٠,٠٦٨-
٥٠	٠,٠٢٠	٠,١٠٤-	٠,٠٧٨	٠,١٦٠-	٠,١٢٤

١,١٦٩	١,٢٣٩	١,٢٦٣	١,٣٣٢	١,٣٤٠	الجذور الكامنة
٢,٣	٢,٥	٢,٥	٢,٧	٢,٧	نسبة التباين

تابع ملحق رقم ٢

يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار الحالة المزاجية لقائدي

المركبات " قبل التدوير "

العوامل المتغيرات	١٦	١٧	١٨	١٩	٢٠	الاشتراكيات
١	٠,٠٦١	٠,١٨٩	٠,٠٩٠	٠,١٦٩-	٠,٢٦٦	٠,٦٩٦
٢	٠,٠٢٢-	٠,٠١٣-	٠,٠٤٥-	٠,٠٩٧	٠,٠٤٦-	٠,٤٧٥
٣	٠,٠٣٢	٠,٢٤٣-	٠,٠٤٦	٠,٠١٣-	٠,١٣٨-	٠,٧١٦
٤	٠,٠١٠-	٠,٠٩٣	٠,٠٤٤-	٠,٢٦٨	٠,٠٦٤	٠,٦٠٨
٥	٠,٠١٢-	٠,٠٤٩	٠,٠٩٤-	٠,٠١٨	٠,٠٦١-	٠,٤٥١
٦	٠,٣٣٣	٠,٠٥٣	٠,٠١٠	٠,٠١١	٠,٠٨٠	٠,٦٩٦
٧	٠,٠٩٢	٠,٠٦٨	٠,٠٤٨-	٠,١٢٣-	٠,٠٤١-	٠,٥٤٣
٨	٠,١١٢-	٠,٠١٥-	٠,٠١٩-	٠,١٣٨	٠,١٥١	٠,٦٦٨
٩	٠,٠٩٠-	٠,١٧٠-	٠,٠٤٦-	٠,٠٣٤	٠,٠٥٦-	٠,٧٠١
١٠	٠,١٢٥	٠,٣٠٢-	٠,١٥٠	٠,٣٩٠-	٠,٠١٦	٠,٦٨١
١١	٠,٠٨٧	٠,٠٢٧	٠,٠١٢	٠,٠٢٥-	٠,٠٠٨-	٠,٦٦٦
١٢	٠,٠٤٣	٠,٠٢٤-	٠,٠٩١	٠,١٠٠	٠,١٠٦-	٠,٥٩٨
١٣	٠,٤٥٥	٠,٠٩٣	٠,٠١٢	٠,٠٠٠	٠,١١٧-	٠,٥٨٦
١٤	٠,٠٤٧-	٠,٠٢٥-	٠,١٦٠-	٠,١١٥-	٠,٠٢٣-	٠,٦٦٠
١٥	٠,١٩٨	٠,١٦٨	٠,٠٣٣-	٠,٠٠٥	٠,١٣١	٠,٦٦٧
١٦	٠,٠٧٨-	٠,٠٨١	٠,١٨٥	٠,٠٤٣	٠,٠٦٩-	٠,٦٣٠
١٧	٠,٠٥٨-	٠,١٤٥-	٠,٠٣٥	٠,٠٨٧-	٠,١١٢-	٠,٥٣٩
١٨	٠,١٩٧-	٠,٢٠٩	٠,٠٩٩-	٠,٠٠٨	٠,٠٥٨-	٠,٥٩٥
١٩	٠,٠١٣	٠,١٥٢-	٠,٠١٧	٠,١٩٥	٠,٢٢٦	٠,٥٨٣
٢٠	٠,٢١١-	٠,١٢٤-	٠,٠٧٤-	٠,١٨٤-	٠,٢٦٩	٠,٦١٧
٢١	٠,١١٥	٠,١٨٥-	٠,٠٦٤-	٠,١٣٢-	٠,٠٧٣-	٠,٥٧٥
٢٢	٠,٠٥٠	٠,٣٥٠	٠,٠٤٨	٠,١١٠	٠,٠٥٠	٠,٦٣١
٢٣	٠,١٦٦-	٠,٠٥٧	٠,٠٣٥	٠,١١٥	٠,٠٧٢	٠,٦٤٧
٢٤	٠,١٧٣-	٠,٠١٠	٠,٣١٢	٠,٢٤٥	٠,٢٣٤	٠,٦٨١
٢٥	٠,٠٦٨	٠,١٧٦	٠,١٠٥	٠,٠١٤-	٠,٣٣٧	٠,٦٩٢

تابع ملحق رقم ٢

يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار الحالة المزاجية لقائدي

المركبات " قبل التدوير "

الاشتراكيات	٢٠	١٩	١٨	١٧	١٦	العوامل المتغيرات
٠,٥٧٤	٠,٠٠٦-	٠,١٢٥	٠,٢٨٦-	٠,٠٨٣-	٠,٠٢٣-	٢٦
٠,٥٩١	٠,٠٤٥-	٠,٠٤٧-	٠,١٤٩	٠,٠١٠-	٠,٠٤٤-	٢٧
٠,٦٨٨	٠,١١١	٠,١١٦-	٠,٢٧٢-	٠,١٩٠	٠,٣١٥-	٢٨
٠,٧٠٥	٠,٢٠٢-	٠,٠٦٨	٠,٢٣٥	٠,١١٨-	٠,٠٦٠	٢٩
٠,٥٧٨	٠,٠٨٦	٠,١٦٢-	٠,٠٠٥	٠,٠٥١	٠,٠٣٦	٣٠
٠,٦٨٥	٠,٢٥٧-	٠,٠٠٢	٠,٠٣٢-	٠,١٤٨	٠,١٤٦-	٣١
٠,٦٠٣	٠,٠٤٩-	٠,١٥٧-	٠,١١٨-	٠,٢٠٦	٠,١٧٨	٣٢
٠,٥٦٣	٠,٠٥٨-	٠,٠٨٣-	٠,٠٨٨	٠,١٧٥	٠,٠٧١	٣٣
٠,٦٤٦	٠,٣٧٦	٠,٠٨٠-	٠,٢١٢-	٠,٠٨٩-	٠,٢٧٤	٣٤
٠,٥٨١	٠,١٧٨	٠,١٧٩	٠,٠٦١-	٠,٠٠٥	٠,١٤٤-	٣٥
٠,٦١٤	٠,١٩٢	٠,١٣٧	٠,٢٢١	٠,٠٢٨	٠,٠٦٣-	٣٦
٠,٦٠٣	٠,٠٣٢-	٠,٢٧٥-	٠,١٢٤	٠,١٩٤	٠,١١٥-	٣٧
٠,٥٧٢	٠,٠٣٣	٠,٤٠٨	٠,٠٤٥	٠,٠١٣	٠,٢٠٢	٣٨
٠,٥٩٩	٠,٠٨١	٠,١٠٩-	٠,٠٨٨-	٠,٢١٤-	٠,٠٧١-	٣٩
٠,٥٨١	٠,٠٨٧	٠,٠٠٣	٠,١٥٦-	٠,٢١٨-	٠,٠١٤-	٤٠
٠,٦٣٦	٠,١٣٠-	٠,١٧٩	٠,٤٣١-	٠,١٠٢-	٠,٠٢٣	٤١
٠,٥٧٣	٠,٠٧٥-	٠,٠٨٤	٠,١٥٨	٠,١٧٠-	٠,١٤٢	٤٢
٠,٥٢٧	٠,١٠٧-	٠,٠٢٦-	٠,٢٢٣	٠,١٠٢-	٠,١٣٣	٤٣
٠,٦٥٠	٠,٠٣٧-	٠,٠٢٦	٠,٠١٦	٠,١٦٩	٠,٠٤٣	٤٤
٠,٥٠١	٠,٠٢٧-	٠,٠٥٢	٠,٠٦٣	٠,٢٦٦-	٠,٠٧٤-	٤٥
٠,٥٧٢	٠,٠١٤-	٠,٠٧٨-	٠,٢٣٥-	٠,٠٩٦	٠,٠٢٠-	٤٦
٠,٦٥٣	٠,٠٦١-	٠,٢١٤-	٠,١٠٦	٠,١٥٧	٠,٢٦٢-	٤٧
٠,٥٧٦	٠,١٦٤-	٠,١٢٢	٠,١٨٠-	٠,٠٦٦	٠,٠١١-	٤٨
٠,٥٢٨	٠,٢٥٣-	٠,٠٠١	٠,١٢١	٠,١٨٦	٠,٠٤٤	٤٩
٠,٥٧٦	٠,١١٠	٠,٠١٥-	٠,١٦٣	٠,١٢٠-	٠,٠٨٢	٥٠

	١,٠٠٧	١,٠٢٣	١,٠٦١	١,١٠٥	١,١١٤	الجذور الكامنة
	٢,٠	٢,٠	٢,١	٢,٢	٢,٢	نسبة التباين

ملحق رقم ٣

يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار الحالة المزاجية لقائدي المركبات " بعد التدوير "

العوامل المتغيرات	١	٢	٣	٤	٥
١	٠,٠٣٩	٠,٠١٤	٠,٠١٩-	٠,٠٣٨	٠,٠٤٥-
٢	٠,٠٩٧	٠,٢١٩	٠,٠٣٥-	٠,٠٧١-	٠,٠٨٣-
٣	٠,٠٨٦-	٠,٠٦١-	٠,٧٤٣	٠,٠٣٢-	٠,٠١٤-
٤	٠,٠١٩-	٠,٠٥٧-	٠,٠٨٣-	٠,٠٧٦-	٠,٠٤٨-
٥	٠,٠٤٩-	٠,٠٢٩-	٠,٠٠٦-	٠,٠٠٢	٠,٥٢٢
٦	٠,٠٥٠-	٠,٠٣٥-	٠,٠٤٨	٠,٠٣٨	٠,٠٣٨-
٧	٠,٠٤٠-	٠,٠٧١-	٠,٠٥٣-	٠,٠٢٢	٠,٠٨٣-
٨	٠,٠٨٠-	٠,٠٣٠-	٠,٠٧٩-	٠,٠٣٨-	٠,٧٣١
٩	٠,٠٣٨-	٠,٠٢٠	٠,٠٩٣-	٠,٠٧٥	٠,٠٧٦-
١٠	٠,٠٠٥-	٠,٣٤١	٠,٠١٠-	٠,٠٦٣-	٠,٠٣١
١١	٠,٠٨٤-	٠,١٢٧	٠,٠٨٢-	٠,٠٩٣-	٠,١١٨
١٢	٠,٠٢٦	٠,٠٩٧	٠,٠٥٠	٠,٠٩١-	٠,٠٣٨
١٣	٠,٠٧٤	٠,٠٦٤-	٠,٠٢٣	٠,٠٨٥-	٠,٠٢٩
١٤	٠,٠٩٤-	٠,٠٦٧-	٠,٠٧٨-	٠,٠١٩	٠,٠٤٣
١٥	٠,٠٦٧-	٠,٠٠٧-	٠,٠٣٦-	٠,٠٣٥	٠,٠٧٧-
١٦	٠,٠٤١-	٠,٠٢٢-	٠,٠٩٢-	٠,١٠١	٠,٠٢١-
١٧	٠,٠٢٦-	٠,٠٥٦-	٠,٠١٨-	٠,٠٢٨٦	٠,٠٦٦
١٨	٠,٠٨١-	٠,٠٢٢	٠,١١٠	٠,٠٠٧-	٠,٠٢٢
١٩	٠,٠٧٣	٠,٢٢١	٠,٠٣٩	٠,٠٨٥	٠,٠٨٢
٢٠	٠,٠٠٣	٠,٠١٩	٠,٠٦٢-	٠,٠٣٢-	٠,٠٧٩-
٢١	٠,٠٢٥-	٠,٠٧٧-	٠,٠٥٩-	٠,٠٦٣-	٠,٠٠٩-
٢٢	٠,٠٤٩-	٠,٠٩٢-	٠,٠٥٧-	٠,٠٢٤-	٠,٠٠٨-
٢٣	٠,٠٥٦-	٠,٠٥٠	٠,٠٠٦-	٠,٠٥٠	٠,١٠٤
٢٤	٠,٠٢٩	٠,٠٢٤-	٠,١٨٤	٠,٠٨٥-	٠,٠٢٩
٢٥	٠,٠٧٥-	٠,٠١٦-	٠,٠١٧-	٠,٠١٩-	٠,٠٨٣-

تابع ملحق رقم ٣

يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار الحالة المزاجية لقائدي

المركبات " بعد التدوير "

٥	٤	٣	٢	١	العوامل المتغيرات
٠,١٢٢	٠,٠٢٣-	٠,٤١٤	٠,٠٣٨-	٠,٠٦٦	٢٦
٠,١٦٢	٠,٠٤٤-	٠,٣٢٨	٠,٠٤٥-	٠,٠١٦-	٢٧
٠,٠٧٥-	٠,٠٦٢	٠,٠٠٧	٠,١٩١	٠,٠١٧	٢٨
٠,٠٤٣-	٠,٧٣٢	٠,٠٧٤-	٠,٠٣٣-	٠,٠٢٥	٢٩
٠,٢٣٦	٠,٠٨٢	٠,٠١٢-	٠,٠٢٣-	٠,٠١٠	٣٠
٠,٠٦٢-	٠,٠٣٥-	٠,٠٨٩-	٠,٠٨٧-	٠,٠٨٨-	٣١
٠,٠٦١-	٠,٠٦٠-	٠,٠٩٢-	٠,٠٠٨-	٠,٠٣٤	٣٢
٠,٠١٨	٠,٠٧٠	٠,٠٨١-	٠,٠١٢-	٠,٥٩٨	٣٣
٠,١٠٧	٠,٠٥٣-	٠,٠٦٢-	٠,١٥٥	٠,١٤٠	٣٤
٠,٠٨١-	٠,٠٧٣-	٠,٠٢٠-	٠,٣٩٥	٠,٢٧١	٣٥
٠,٠٣٩	٠,٠٦٣-	٠,٠٦٥-	٠,٠٥٥-	٠,٠٧٥-	٣٦
٠,٠٢١-	٠,٠٢٥	٠,٠٥٥-	٠,٠٦١-	٠,٦٥١	٣٧
٠,٠٢٣-	٠,٠٤١-	٠,٠٠٥-	٠,٠٥٩-	٠,٠٦٥-	٣٨
٠,٠٤٢-	٠,٠٦٦-	٠,٠٨٥-	٠,٤٧٣	٠,٠٨٦-	٣٩
٠,٠١٠-	٠,٠٠٦-	٠,٢٢٥	٠,٠١٦-	٠,٠٨٤	٤٠
٠,٠٣٢-	٠,٠١٣-	٠,٠٢٧-	٠,٠٩١-	٠,٠٨٧-	٤١
٠,٠٨٢-	٠,٣٣٣	٠,٠٨٦	٠,٠٣٦	٠,٠٣٢	٤٢
٠,٠٥٣-	٠,٤٧٣	٠,٠٨٥-	٠,٠٧٦	٠,٠٤٢	٤٣
٠,١٢٢	٠,٠٤٩-	٠,٠٥٥	٠,١٧١	٠,٣١٩	٤٤
٠,٠٥٦-	٠,٠٩٢	٠,٠٢-	٠,٥٥٨	٠,٠١٢-	٤٥
٠,١١١	٠,٠٣٧-	٠,٠٢٣-	٠,٠٦٨-	٠,٣٤١	٤٦
٠,٠٤٤-	٠,٠١٣	٠,٠٧٦	٠,٠٩٤-	٠,٢٩٧	٤٧
٠,٠٤٧-	٠,٠٨٤-	٠,١٢٢	٠,١٥٩	٠,٣٨٩	٤٨
٠,٠٤٩-	٠,١٨٠	٠,٠٠٦	٠,٠١٠	٠,١٠٣	٤٩
٠,٠١٢	٠,٠٩٨-	٠,٣٦٩	٠,١٣٧	٠,١٩٩	٥٠

تابع ملحق رقم ٣

يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار الحالة المزاجية لقائدي

المركبات " بعد التدوير "

العوامل المتغيرات	٦	٧	٨	٩	١٠
١	٠,٠٢٧-	٠,٠٧٦-	٠,٠٦٧-	٠,٠٠٨	٠,٠٨٥-
٢	٠,٠١٧-	٠,٠٢٨-	٠,٠٧٧-	٠,٠٧٦	٠,١١٢
٣	٠,٠٨٥-	٠,٠٩٩	٠,٠٩٤-	٠,٠٤٦-	٠,٠٢٢-
٤	٠,٠٩١-	٠,٠٥٧-	٠,٠٨٦-	٠,٦٨٨	٠,٠٧٣-
٥	٠,٠٨٩-	٠,٠٧٤	٠,٠٣٦-	٠,٠٦٠-	٠,٠٤٠-
٦	٠,٠٣٨	٠,٤٢٨	٠,٢٩-	٠,٠٠٠-	٠,١٢٧
٧	٠,٠١٩	٠,٠٨٦-	٠,٠٨٢-	٠,٠٤٥-	٠,٠٤٠-
٨	٠,٠٨٠-	٠,٠٢٨-	٠,٠٦٤-	٠,٠٧٩-	٠,٠٧٨-
٩	٠,٠٤٤-	٠,٠٢٥-	٠,٠٣٣	٠,٢٩٥	٠,٠١٨-
١٠	٠,٠٧٤-	٠,٠٧٧	٠,٣٣٣	٠,٠٠٢	٠,٠٣١-
١١	٠,٠٠٨-	٠,٠٣٠	٠,٠٠٢-	٠,٠٧١	٠,٠٨٧-
١٢	٠,٠٤٢-	٠,٥٨٥	٠,٠٧٦	٠,٠١٧-	٠,٠٨٥-
١٣	٠,١٢٣	٠,٠٧٠	٠,٠٢١	٠,٢٥٥	٠,٠٤٢-
١٤	٠,٠٠٩-	٠,٠٠٠	٠,٠٥١-	٠,٠٣٦-	٠,٠٨٠-
١٥	٠,٠٦٣-	٠,٠٩٢-	٠,٠٤٥-	٠,٠٢٧	٠,٠٦٣
١٦	٠,٣٥٥	٠,٤١٩	٠,٠٧٠	٠,٠٤٩-	٠,٠٣٥-
١٧	٠,٠٦٢-	٠,٠٣٦-	٠,١٣٦	٠,٠٧٤	٠,٠٠٢
١٨	٠,٠١٩	٠,١١٠	٠,٠٠٢-	٠,٠٥٦-	٠,١٨٠
١٩	٠,٠٨٠-	٠,٣١٢	٠,٠٦٦-	٠,٢١٤	٠,١٨٢
٢٠	٠,٦٧٥	٠,٠٥٣-	٠,٠٣٩	٠,٠٨١-	٠,٠٢٨
٢١	٠,٠٤٣-	٠,٠٠٠-	٠,٦٤٤	٠,٠٥٣-	٠,٠٠٤-
٢٢	٠,٠٤٦-	٠,٠٢٢-	٠,٠٤٥-	٠,٠٦٧-	٠,٠٨١-
٢٣	٠,٣١٧	٠,٠١٠-	٠,١٠١	٠,٠٤٥-	٠,٠٩٢
٢٤	٠,٠٦٥-	٠,٠٤٣-	٠,٠٧٣	٠,٠٨٣	٠,٢٧٣
٢٥	٠,٠٣١-	٠,٠٨١-	٠,٠٢٤-	٠,٠٦٦-	٠,٧٦٤

تابع ملحق رقم ٣

يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار الحالة المزاجية لقائدي

المركبات " بعد التدوير "

١٠	٩	٨	٧	٦	العوامل المتغيرات
٠,٠٥٩	٠,٠١٩	٠,٠٩٣-	٠,١١٥	٠,١٣٠	٢٦
٠,٢٠٥	٠,٠٥٠-	٠,٢١٤	٠,٠٣٩-	٠,٠٣٥-	٢٧
٠,٠٣٤-	٠,٠٤٠-	٠,٠٨٣-	٠,٠٤٢-	٠,٠١٧	٢٨
٠,٠٨٥-	٠,٠٠٦	٠,٠٤٤-	٠,٠٥١-	٠,٠١٦-	٢٩
٠,١٧٩	٠,٠٥٥-	٠,٠١٨-	٠,٠١١	٠,٠٤٩	٣٠
٠,٠٦٨-	٠,٠٢٣-	٠,٠٠٣	٠,٠٧٢-	٠,٠٨٢-	٣١
٠,٠٤١-	٠,٠٣٤	٠,٤٩٤	٠,٠٤٨-	٠,٠٣٤	٣٢
٠,٠٤٦-	٠,٠٨٥-	٠,٠٠٨-	٠,٠١٠	٠,٠٣٥-	٣٣
٠,٠٢٠-	٠,٠٢٨-	٠,٠١٥-	٠,٠١٢-	٠,٢١٤	٣٤
٠,٠٢٤	٠,٠٠٨-	٠,٠٦١-	٠,٠٨٢-	٠,٠٤٨-	٣٥
٠,٠٤٢-	٠,٠٥٨-	٠,٠٧٥-	٠,٠٠٥-	٠,٠٠١	٣٦
٠,٠٤١-	٠,٠٨٥-	٠,٠١٥-	٠,٠٥٠	٠,٠١١	٣٧
٠,٠٨٤-	٠,٠٢٩-	٠,٠٣١	٠,٠٤٦-	٠,٠٣٨-	٣٨
٠,٠٥٦-	٠,٠٨٤-	٠,٠٦٧-	٠,٠٨٠-	٠,٠١١٧	٣٩
٠,٠٣١-	٠,٠٤٩-	٠,٠٢٨	٠,٠٢٧-	٠,٢١٤	٤٠
٠,٠٨٤-	٠,٠٦٨-	٠,٠٣٥-	٠,٠١٧	٠,٠٥٥-	٤١
٠,٠١٣-	٠,٠٠٠-	٠,٠٨١	٠,٠٠٤-	٠,١١٥	٤٢
٠,٠٤٦	٠,٠٦٤	٠,٠٠٧	٠,٠١٠	٠,٠٨٠	٤٣
٠,٠٣٥	٠,٠٧٨-	٠,٠٤٩	٠,٠٥٥-	٠,١٠٣	٤٤
٠,٠٦١	٠,٠٨٣-	٠,٠٧٨-	٠,٠١٦-	٠,٠٦٠-	٤٥
٠,٠٧٠	٠,١٢٤	٠,٠٢٦-	٠,٠١٦	٠,٠٣٨	٤٦
٠,٠٧٩	٠,١٥٠	٠,٠٢١-	٠,٠٠٢	٠,٠١٤	٤٧
٠,٠٤٠-	٠,٠٠٨-	٠,٠٥٨-	٠,٠٢٥-	٠,٠٠٣-	٤٨
٠,٠٧٢-	٠,٠٨٣-	٠,٠٦٨	٠,٠٤٨-	٠,٠٠٥-	٤٩
٠,٠٤٣	٠,٠٣٩-	٠,٠٥٢	٠,١٤٥	٠,٠١٨-	٥٠

تابع ملحق رقم ٣

يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار الحالة المزاجية لقائدي

المركبات " بعد التدوير "

العوامل المتغيرات	١١	١٢	١٣	١٤	١٥
١	٠,٠١١-	٠,٠٦٨-	٠,٠٣٣-	٠,٠٤٦	٠,٠٩٠-
٢	٠,٠٠٩-	٠,٠٢٤-	٠,٠٩٦	٠,٣٢٤	٠,٠٠٨-
٣	٠,٠٣٨-	٠,٠٦٣-	٠,٠٦٩-	٠,٠٧٢-	٠,٠٦٧-
٤	٠,٠٠٥-	٠,٠١٥	٠,٠١٤	٠,٠٧٨-	٠,٠٢٦
٥	٠,٠٨٧	٠,٠٠٤	٠,٠٥٧-	٠,٠٣٨	٠,٠٠٢-
٦	٠,٠٣٠	٠,١٤٢	٠,٠١٨-	٠,٠٢٨-	٠,٠٥٦
٧	٠,٠٢٥-	٠,٠٧٣-	٠,٠٠٧	٠,٠٧٢-	٠,٠٣٨-
٨	٠,٠٠٤-	٠,٠٢٩-	٠,٠٨١-	٠,٠٢١-	٠,٠٥٦-
٩	٠,٠٢٤-	٠,٠١٧	٠,٠٢٢	٠,٢١٦	٠,١٣٠
١٠	٠,٠٩٢-	٠,٠٣١-	٠,١٦٣	٠,١٧٨	٠,١٤٥
١١	٠,٠٦٤-	٠,١٠٣	٠,٢٣٧	٠,٠٤٢	٠,٠١٠
١٢	٠,٠٤٠-	٠,٠٥٧-	٠,٠٥٨-	٠,٠١٩-	٠,٠١٤-
١٣	٠,٠٣٩-	٠,٠١٢	٠,٠٥٨	٠,٠٢٦	٠,٠٢٧
١٤	٠,٠٣٢-	٠,٠٢٠	٠,٠٠٨	٠,٠٦٥-	٠,٠١٣-
١٥	٠,٠٦٧-	٠,٠٧١-	٠,٠٨٨-	٠,٠٧٣-	٠,٠٧١
١٦	٠,٠٩٤-	٠,٠٤١	٠,٠٥٣	٠,٠٤٥	٠,٠٢٧-
١٧	٠,٠٨٦-	٠,٠٠٥	٠,٠٥٦	٠,٠٨٠	٠,٠٧٢-
١٨	٠,٢٨١	٠,١٧٠	٠,٠٧٠	٠,٠٣١-	٠,٠٩١
١٩	٠,٠٥٤	٠,٠٥٤-	٠,٠٦٤	٠,٠٣٠-	٠,٠٢٨-
٢٠	٠,٠٥١-	٠,٠٦٠-	٠,٠٨٣-	٠,٠٣٩-	٠,٠٨٠-
٢١	٠,٠٦٣-	٠,٠٧٠-	٠,٠٢٧-	٠,٠٥٢-	٠,٠٢٩-
٢٢	٠,٠١٤-	٠,٠٥٠-	٠,٠٣٦-	٠,٠١٧	٠,٠٤٢
٢٣	٠,٠٧٢	٠,٠٦٤-	٠,٢٢٧	٠,٠٣٦	٠,٠٤٠
٢٤	٠,٠٨٠	٠,٠٢٨-	٠,٠١٢	٠,٠٥٤	٠,٣٤٦
٢٥	٠,٠٦٤-	٠,٠٧٩-	٠,٠٧٨-	٠,٠١٣-	٠,٠٣٠

تابع ملحق رقم ٣

يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار الحالة المزاجية لقائدي

المركبات " بعد التدوير "

العوامل المتغيرات	١١	١٢	١٣	١٤	١٥
٢٦	٠,٠٤٤-	٠,٠٧٦-	٠,٠٣٥	٠,٠١٩	٠,١٠٠
٢٧	٠,٠٧١	٠,٠٨٣	٠,٠١١	٠,٠٤٩	٠,٠٩٠
٢٨	٠,٥٥٧	٠,٠٠٥-	٠,٠٠٣-	٠,٠٣٥	٠,٠٣٦-
٢٩	٠,٠٧٧-	٠,٠٧٩-	٠,٠٤٥-	٠,٠٦٢-	٠,٠٤١-
٣٠	٠,٠٢٥	٠,٢٥٤	٠,١٠٥	٠,٠٥٢	٠,٠٧٢
٣١	٠,٠٩١-	٠,٧٦٤	٠,٠٢٠-	٠,٠٨٤-	٠,٠٢٢-
٣٢	٠,٠١٢-	٠,٠٤٧-	٠,٠٨٧	٠,١١٤	٠,٠٩١
٣٣	٠,٠٤٨-	٠,٠٤٢	٠,٠١١	٠,٠٩١-	٠,٠٧٦-
٣٤	٠,٠٩٥	٠,٠٥٥-	٠,١٢٦	٠,٠٦٦	٠,١٤٦
٣٥	٠,٠٢٩-	٠,٠٥٤-	٠,١٧٨	٠,٠١٧-	٠,٠٣٧-
٣٦	٠,٠٠٩	٠,٠٨٦-	٠,٠٤٥	٠,٦٧٩	٠,٠١٧-
٣٧	٠,٠٤٢-	٠,٠٣٩-	٠,٠٣٣-	٠,٠٧٩-	٠,٠٨٧-
٣٨	٠,٠٨٠-	٠,٠٠٩-	٠,٧٢٤	٠,٠٢٦	٠,٠٦٩-
٣٩	٠,٠٤٢	٠,٠٠٣	٠,٠٢٢-	٠,٠٣٩	٠,١١٤
٤٠	٠,٢٣٥	٠,١٢٤	٠,٠٩١-	٠,١٤٠	٠,٠١٥
٤١	٠,٠٠٣	٠,٠١١-	٠,٠٢٠-	٠,٠٧٨-	٠,٠٧٨-
٤٢	٠,٠٤٩-	٠,١٥٦	٠,٠٤٣-	٠,٠٨٣-	٠,١٦٢
٤٣	٠,٠٠٥-	٠,٠٤١	٠,٠٣٤-	٠,٠٥٥-	٠,٠٣٢-
٤٤	٠,٠٨٨-	٠,٣٠٣	٠,٠٢٢-	٠,١٩٧	٠,٠٤٨
٤٥	٠,٠٢٥-	٠,٠٦٨-	٠,٠٨٩-	٠,٠٥٨-	٠,٠٣٥
٤٦	٠,٠٧٢-	٠,٠٦٨	٠,٠٣٤-	٠,٠٢٤	٠,٠٠٢-
٤٧	٠,٤٦١	٠,٠٤٢	٠,٠٤٠	٠,٠٠٦	٠,٠٧٨-
٤٨	٠,٠٠٢-	٠,٠٨١	٠,٠٩٠-	٠,٠٢٢	٠,٠٧٨-
٤٩	٠,٤١٥	٠,٠٦٨-	٠,١٩٠	٠,٠٧٩-	٠,٠٥٢-
٥٠	٠,٠٨٧-	٠,٠٢١	٠,٠٤٩-	٠,٠٦٥	٠,٠٣٨

تابع ملحق رقم ٣

يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار الحالة المزاجية لقائدي المركبات " بعد التدوير "

العوامل المتغيرات	١٦	١٧	١٨	١٩	٢٠
١	٠,٧٣٩	٠,٠٨٢-	٠,٠٢٤-	٠,٠٨٩-	٠,٠٤٩-
٢	٠,١٣٨	٠,٠١٤-	٠,٠٧١-	٠,٠١١-	٠,٠٠١
٣	٠,٠٢٤	٠,٠٢٨	٠,٠٢٩-	٠,٠٠٧	٠,٠٨٣-
٤	٠,٠٥٣-	٠,٠٨٦-	٠,٠٩٢-	٠,٠٧٦-	٠,٠٢٣
٥	٠,١٠١	٠,٠٦٨	٠,٠٤٨	٠,٠٢٤-	٠,٠٣٦
٦	٠,٠٢٨	٠,٠٤٧-	٠,٠٢٥-	٠,٢٤٦	٠,٢٠٣
٧	٠,٠٨٠-	٠,٦٣٠	٠,٠٠٥	٠,٠٠٥-	٠,٠٠٥-
٨	٠,٠٥٧	٠,٠٠٣-	٠,٠٦٠-	٠,٠٠٧	٠,٠٤٢-
٩	٠,٤٧٦	٠,٠٧٢-	٠,٠٦٢	٠,٠٤٨-	٠,٠٥٢
١٠	٠,٠٨٠-	٠,٠٧٩-	٠,٠٤٤	٠,١٢١	٠,٠٤٧-
١١	٠,١٢٢	٠,٠٣٥-	٠,٠٧٦-	٠,٠٢٤	٠,٠٨٥
١٢	٠,٠٦٣-	٠,٠٠٤	٠,٠٠٥-	٠,٠٦٧-	٠,١٥٩
١٣	٠,٠٧١-	٠,٣٧٩	٠,٠٨٠-	٠,١٢٢	٠,٠١٣
١٤	٠,٠٩٤-	٠,٠١٨-	٠,٠٨٥-	٠,٠٣٩-	٠,٧١٠
١٥	٠,٠٤٢-	٠,٠٥١-	٠,٠٧٧-	٠,٠٣١	٠,٠١٠
١٦	٠,٠٠٦-	٠,٠٠١-	٠,٠٠٥-	٠,٠٦١	٠,٠٢٠
١٧	٠,٠٥٣-	٠,٠٤٥-	٠,٣٣٩	٠,٠٨٥-	٠,٠٩٩
١٨	٠,٠٧١	٠,٠٥٤	٠,١٢٧	٠,٠٨٢	٠,٠٩٢-
١٩	٠,٠٥٥-	٠,٠٢٣	٠,٠٥٨-	٠,٠٣٩-	٠,٠٥٥
٢٠	٠,٠٤٧-	٠,٠٠٩-	٠,٠٠٥	٠,٠٨٣-	٠,٠١٣٥
٢١	٠,٠٣٦-	٠,٠٤٤-	٠,٠٦٢	٠,٠٦٤-	٠,٠٣٦
٢٢	٠,٠٧٥-	٠,٠٤١-	٠,٠٦١-	٠,٧٠٥	٠,٠٤٧-
٢٣	٠,٠٢٧-	٠,٠٦٦-	٠,١٤٠	٠,٠٢٠-	٠,٠٨٨-
٢٤	٠,٠٨٤-	٠,٢٨٩	٠,٠٥٧-	٠,٠٧١-	٠,٠٦٦-
٢٥	٠,٠٥٤-	٠,٠٤٥-	٠,٠٦٣-	٠,٠٩٠-	٠,٠٨٥-

تابع ملحق رقم ٣

يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار الحالة المزاجية لقائدي

المركبات " بعد التدوير "

٢٠	١٩	١٨	١٧	١٦	العوامل المتغيرات
٠,٠٣٢-	٠,١٠٦	٠,٠٣٠-	٠,٠٨٥-	٠,٠٤٦	٢٦
٠,٠٢٤-	٠,٠٧٤	٠,٠٨٢	٠,٠٢٤	٠,٠٧٠-	٢٧
٠,٠٢٤	٠,٨٦١	٠,١١٦	٠,٠٨٣-	٠,١١٢	٢٨
٠,٠٧١	٠,٠٢٠	٠,٠١١-	٠,٠٠١-	٠,٠٠٥	٢٩
٠,٠٧٣	٠,٠٧٣-	٠,٠٣٣	٠,٢٠٩	٠,٠٣٧-	٣٠
٠,٠٢٦	٠,٠٧٦-	٠,٠٤٤-	٠,٠٨٦-	٠,٠٧٣-	٣١
٠,١٤٢	٠,١٢٥	٠,٠٦٣-	٠,٠١٥-	٠,٠١١-	٣٢
٠,٠٤٧	٠,٠٨٧-	٠,٠٧٠-	٠,٠٣٨	٠,٠٩١-	٣٣
٠,٢١٠	٠,٠٧٣-	٠,٠٨٩	٠,٠٨٥	٠,١٦٩	٣٤
٠,٠٦١-	٠,٠٦٥-	٠,١٢٠	٠,٢٢٨	٠,٠١٦-	٣٥
٠,٠٨٨-	٠,٠٠٢-	٠,٠٢٨-	٠,٠٩١-	٠,٠٧١-	٣٦
٠,٠١٣	٠,٠٩١-	٠,٠٣٤-	٠,٠٦٧-	٠,٠٧١	٣٧
٠,٠١٤-	٠,٠١٢-	٠,٠٤٩-	٠,٠١٠	٠,٠٨٦-	٣٨
٠,١٨٨	٠,٠٢٦	٠,٠٠٧-	٠,١٧٦	٠,٠٦١-	٣٩
٠,٠٧٣-	٠,١٠٤	٠,١٦٤	٠,٠٣٤-	٠,٠٥٣-	٤٠
٠,٠٥٤-	٠,٠٥٨-	٠,٧٢٣	٠,٠٣٢-	٠,٠٨٩-	٤١
٠,٠٣١	٠,٠٠٣-	٠,٠٢٨	٠,١١٧	٠,٠٢١	٤٢
٠,٠١٨-	٠,٠٤٦-	٠,٠٦٨-	٠,٠١٠	٠,١١٠	٤٣
٠,٠٧٠-	٠,٠٠٥-	٠,٠٠٨	٠,٠٦٠-	٠,٠٠٠	٤٤
٠,٠٣٣-	٠,٠٠٢-	٠,٠٨٥-	٠,٠٤٩-	٠,٠٣٢-	٤٥
٠,٠٠١٢	٠,٢٧٠	٠,١٤٢	٠,٠٦٦-	٠,٠٩١-	٤٦
٠,٠٠٤-	٠,٠١٠	٠,٠٧٧-	٠,٠٤٦-	٠,٠٠٨	٤٧
٠,٠٨٨-	٠,٢٤١	٠,١٤٧	٠,٠٣٩-	٠,٠٢١	٤٨
٠,٠١٨-	٠,٠٣٢-	٠,٠٨٦-	٠,٠٨١	٠,٠٢٢-	٤٩
٠,٠٥٣	٠,٠٦٦	٠,٠٣٦-	٠,٠٦٦	٠,٠٥٨-	٥٠

ملحق رقم ٤

اختبار أساليب المعاملة الوالدية

إعداد

محمد علي سمران البنيان الحربي

إشراف

أ د/ أحمد عثمان صالح طنطاوي د / ثابت محمد صالح القحطاني

أستاذ علم النفس التربوي

أستاذ مناهج البحث المساعد

التعليمات :

فيما يلي عدد من العبارات تمثل الأساليب المختلفة التي يتبعها الآباء والأمهات في تربية أبنائهم وتعاملهم معهم .

والمطلوب منك قراءة كل عبارة بدقة فإذا وجدت أنها تنطبق على ما يقوم به أبوك نحوك فسود الدائرة الموجودة أمام كلمة نعم على النحو التالي

نعم ☒ لا ☐

وإذا وجدت أن العبارة لا تنطبق على مايقوم به أبوك نحوك فسود الدائرة الموجودة أمام كلمة لا على النحو التالي : نعم ☐ لا ☒

ثم كرر بعد ذلك نفس الشيء بالنسبة لكل عبارة من حيث درجة تمثيلها للأسلوب الذي تتبعه والدتك نحوك ، فإذا وجدت أن العبارة تنطبق على ما تقوم به والدتك نحوك فسود المربع المقابل لكلمة نعم على النحو التالي : نعم ☒ لا ☐

أما إذا كانت العبارة لا تنطبق على ما تقوم به والدتك نحوك فسود المربع الموجود أما كلمة لا على النحو التالي : نعم ☐ لا ☒

تأكد أن هذه البيانات سرية للغاية ولن يطلع عليها أحد ، لذا نرجو منك الصدق في إجابتك إذ لا توجد إجابات صحيحة وأخرى خاطئة ولكن الصحيح ما تراه أنت وتحدده .

م	العبارات	الأب	الأم
١	يعاقبني على عمل شيء في أحد الأيام ويتجاهله في اليوم التالي .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٢	يؤمن بأن لديه عدداً من القواعد والأحكام التي تحكم التصرفات ويتمسك بها .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٣	يضرمني دائماً على أقل الأخطاء .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٤	يعطيني الفرصة لابتداء رأي الخاص .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٥	يعطيني الفرصة دائماً لزيارة زملائي وأصدقائي .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٦	يبدو أنه يلتفت إلى محاسني أكثر مما يلتفت إلى أخطائي .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٧	يتأكد دائماً مما أعمله في المدرسة أو الملعب أو الحلة .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٨	يعاقبني مرة على خطأ ما ويسامحني مرة أخرى على نفس الخطأ .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٩	يرفض مساعدتي عندما أقوم بسلوك خاطئ .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
١٠	يرفض طلباتي باستمرار .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
١١	يحدد لي الطريقة التي يجب أن أتصرف بها .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
١٢	يحدد نوع الأصدقاء الذين أستطيع الخروج معهم .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>

م	العبارات	الأب	الأم
١٣	يجعلني أشعر معه بالراحة عندما أكلمه عن همومي .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
١٤	يذكرني دائماً بالأشياء غير المسموح لي عملها .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
١٥	ينسى سريعاً أحد أوامره أو تعليماته التي أصدرها .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
١٦	يرفض مساعدتي عندما أقوم بسلوك خاطئ .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
١٧	يهتم بأن أعرف تماماً ما يحق (يجوز) لي عمله وما لا يحق (يجوز) لي عمله .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
١٨	إحضاره الهدية لي يعتبر من الأمور نادرة الحدوث .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
١٩	يضيق صدره مني بسهولة .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٢٠	يفهم مشكلاتي وهمومي .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٢١	يعاقبني بأنواع من العقاب الشديد .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٢٢	يسمح لي أحياناً بعمل أشياء قال لي عنها سابقاً أنها خاطئة .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٢٣	من الأمور النادرة أن يصحبني معه إلى رحلة أو نزهة .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٢٤	يتمنى أحياناً لو لم يكن لديه أطفال .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>

م	العبارات	الأب	الأم
٢٥	يحدد لي بدقة دائماً طريقة أدائي لعملتي .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٢٦	يلتزم باتتباع الأوامر والقواعد عندما تناسبه فقط .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٢٧	عندما أسيء إليه يكلمني بصوت فيه برود عاطفي (فتور) .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٢٨	يتركني أفلت من العقاب عندما ارتكب خطأ .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٢٩	يخاصمني ولا يتكلم معي عندما أضايقه .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٣٠	يصبح أقل مودة وصداقة لي حين لا أتفق معه في الرأي .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٣١	يتركني أذهب إلى المكان الذي أريده دون أن يسألني .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٣٢	ينفجر كثيراً بأقصى درجة من الغضب عندما أضايقه .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٣٣	يعطيني نصيباً كبيراً من الرعاية والانتباه .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٣٤	يلبي دائماً كل شيء أطلبه .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٣٥	يخبرني بمقدار حبه لي .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٣٦	يعطيني أكبر قدر من الحرية .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>

م	العبارات	الأب	الأم
٣٧	حين أكون قلقاً أو حزيناً فإن كلامه معي يخفف عني القلق والحزن .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٣٨	أصبح يشاركني في حياتي مشاركة كبيرة جداً .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٣٩	يحاول أن يعاملني كما لو كنت مساوياً له في العمر .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٤٠	يعاملني بقسوة .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٤١	حين يكلفني بعمل ما فإنه لا يحاول أن يسألني إن كنت أنجزته أم لا .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٤٢	يبدو عليه أنه يتضايق من عمل الأشياء معي .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٤٣	يسعده أن نشترك في عمل أشياء كثيرة .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٤٤	يسمح لي بقيادة سيارته .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٤٥	يؤمن بأهمية عقابي لإصلاح طريقتي في التصرف أو لتحسينها .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٤٦	يطلب مني أن أخبره بكل شيء يحدث لي عندما أكون خارج المنزل .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٤٧	يوفر لي كل ما أحتاجه .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٤٨	يدخن أمامي ويقول أن التدخين ضار بالصحة .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>

م	العبارات	الأب	الأم
٤٩	يريد أن يعرف مع من كنت وأنا خارج المنزل .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٥٠	لا أراه في المنزل الا قليلاً .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٥١	يفكر دائماً في الأشياء التي تدخل السرور على نفسي .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٥٢	يحاول على الحصول على معلومات دقيقة عن أصدقائي .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٥٣	يرفض أن أشارك في النشاط المدرسي .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٥٤	يسامحني عندما أتصرف تصرفاً سيئاً .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٥٥	يخبرني بأنني حسن المظهر .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٥٦	مشاغله الكثيرة تبعده عن المنزل في أغلب الأحيان .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٥٧	يسأل عني دائماً في المدرسة .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٥٨	تعتمد مسألة إرغامي على اتباع أحد أوامره على حالته المزاجية .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٥٩	عندما أعارض رأيه لا يقول لي شيئاً .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>
٦٠	يقول عني أنني مشكلة كبيرة .	نعم <input type="radio"/> لا <input type="radio"/>	نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/>

م	العبارات	الأب	الأم
٦١	يعاقبني عندما لا أطيعه .	<input type="radio"/> نعم <input type="radio"/> لا	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا
٦٢	ينجرح احساسه حين لا اتبع نصيحته .	<input type="radio"/> نعم <input type="radio"/> لا	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا
٦٣	يجعلني عادة مركز اهتمامه في البيت .	<input type="radio"/> نعم <input type="radio"/> لا	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا
٦٤	شديد جداً معي .	<input type="radio"/> نعم <input type="radio"/> لا	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا
٦٥	يسامحني إذا عملت أعمالاً تضايقه .	<input type="radio"/> نعم <input type="radio"/> لا	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا
٦٦	يتجاهل وجودي دائماً .	<input type="radio"/> نعم <input type="radio"/> لا	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا
٦٧	متساهل معي .	<input type="radio"/> نعم <input type="radio"/> لا	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا
٦٨	يجعلني أشعر أنني أهم شخص في حياته .	<input type="radio"/> نعم <input type="radio"/> لا	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا
٦٩	يسمح لي بالخروج كلما أردت .	<input type="radio"/> نعم <input type="radio"/> لا	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا
٧٠	يرى أنني ناكر لجميله عندما لا أطيعه .	<input type="radio"/> نعم <input type="radio"/> لا	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا
٧١	يحب الكلام معي ويحب أن يكون معي أطول وقت ممكن .	<input type="radio"/> نعم <input type="radio"/> لا	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا
٧٢	يقلق علي عندما أكون بعيداً عنه .	<input type="radio"/> نعم <input type="radio"/> لا	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا

م	العبارات	الأب	الأم
٧٣	يعاقبني غالباً عندما أكون سيئاً .	<input type="radio"/> نعم <input type="radio"/> لا	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا
٧٤	يجرح إحساساته الأعمال التي أقوم بها .	<input type="radio"/> نعم <input type="radio"/> لا	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا
٧٥	أعمل واجباتي المنزلية دون إلحاح منه .	<input type="radio"/> نعم <input type="radio"/> لا	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا
٧٦	يتركني بدون مساعدة منه عندما أحتاجه .	<input type="radio"/> نعم <input type="radio"/> لا	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا

ملحق رقم ٥

يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار أساليب المعاملة
الوالدية " قبل التدوير "

الإشتراكيات	٥	٤	٣	٢	١	العامل المتغيرات
٠,١٥١	٠,١٢٩-	٠,١٦٢-	٠,١٥٢	٠,١٩٣	٠,٢١٩-	١
٠,١٣٤	٠,١٥٥	٠,٠٤٨-	٠,٢٦٤	٠,٢٠٨-	٠,٠٧٥-	٢
٠,١٠٦	٠,٠٩٠-	٠,٢٥٥	٠,١٤٩	٠,٠٨٤	٠,٠٦١-	٣
٠,٠٦٩	٠,٠٨٤	٠,٠٩٧-	٠,٠٧٤-	٠,٢١١-	٠,٠٤٩	٤
٠,٢٧٥	٠,٣٨٤	٠,٢٤٨	٠,١٠٦-	٠,١٠٧	٠,٢٠٨	٥
٠,٥٠٤	٠,٠٠٢-	٠,٠٢٨-	٠,٠٨١	٠,٠٧٣-	٠,٧٠١	٦
٠,١٢٣	٠,١٦٤	٠,٢٠٠-	٠,١٦٨-	٠,١٦٦	٠,٠٠١	٧
٠,١٤٠	٠,٠٧٨	٠,١٥٢-	٠,١٥٦	٠,٢٨٥	٠,٠٧١-	٨
٠,١٣٣	٠,٠٠٣	٠,٠٦٥	٠,٢٤٣-	٠,٢٢٥-	٠,١٥٤	٩
٠,١١٢	٠,٠٥١-	٠,٠٧٥	٠,٠٣٤	٠,٢٩٧	٠,١٢١-	١٠
٠,٢٧٨	٠,١٢٥-	٠,٣٤٩-	٠,٢٩٣-	٠,١٢٠-	٠,٢٠٢	١١
٠,٣٢٧	٠,٠٧٩	٠,٠٩٧	٠,١٢٨	٠,٠٥٤	٠,٥٤٠	١٢
٠,١٢٤	٠,٠١٦	٠,٠٣٥-	٠,٠٦٤	٠,٣٢٨-	٠,١٠٣	١٣
٠,٠٨٣	٠,٠٧٩	٠,٠٧٠-	٠,٠٩٦-	٠,٢٤٨	٠,٠٣٧	١٤
٠,١١٦	٠,٠١٧-	٠,٠٤٨-	٠,٠٧٦	٠,٣١٤	٠,٠٨٧-	١٥
٠,٢١٩	٠,٠٢٠-	٠,٠١٦	٠,٤٣٢	٠,١٤٧	٠,٠٣٦	١٦
٠,٣٥١	٠,٠٦٢	٠,٠١٠-	٠,١٨٨	٠,١٦٤	٠,٥٣٤	١٧
٠,١٤٩	٠,١٩٣	٠,١٩٣-	٠,٢٠٨-	٠,٠١٩-	٠,١٧٥	١٨
٠,٤٠٧	٠,٢٨١-	٠,٢٧١	٠,٤٣٧-	٠,٠١٠	٠,٢٥٣	١٩
٠,٢٨٤	٠,٠٣٠-	٠,١٨٣	٠,٠٣٢	٠,٤٧٦	٠,١٤٧	٢٠
٠,٠٢٨	٠,٠١٢٧-	٠,١٢٦-	٠,٠٥٩-	٠,٠٦١	٠,٠٦٦	٢١
٠,١٠٥	٠,٠٣١-	٠,٠٤٢-	٠,٠٣٧	٠,٣١٨	٠,٠١٥	٢٢
٠,٦٨٢	٠,٠١١	٠,٠٣٦	٠,١٢٦	٠,٠٥١	٠,٨١٤	٢٣
٠,٢٤٣	٠,١٠٣-	٠,٢٥٥	٠,١٩٥-	٠,٣٥٣	٠,٠٧٢-	٢٤
٠,٢٦٠	٠,٠٥٧-	٠,٠٢٥٣-	٠,٣٨٢-	٠,٠٧١-	٠,٢٠٥	٢٥
٠,١٧٩	٠,٢٠٣	٠,٢٧١	٠,١٧٤-	٠,١٦٣	٠,١٣١	٢٦
٠,٢٤٧	٠,٠٦٠-	٠,٠٥٠	٠,٤١٨	٠,٢٥٦-	٠,٠١٨	٢٧
٠,٢٤٩	٠,٢٧١	٠,٢٩٢	٠,٢٢٣-	٠,١٣٠	٠,١٥٥	٢٨
٠,١٠١	٠,٢١٤-	٠,١٧٤	٠,١٥٣-	٠,٠٣٣	٠,٠٠٨	٢٩
٠,٤٤٣	٠,٠٢٥	٠,٠٣٠-	٠,٠٩٨	٠,٢٣٦	٠,٦١٣	٣٠
٠,٠٦٠	٠,١٢٨-	٠,٠٦٣-	٠,٠٧٨	٠,١٠٣-	٠,١٥٠	٣١
٠,١٩٩	٠,١٤٠	٠,٠٦١	٠,٢٤٩	٠,٢٧٠	٠,٢٠١	٣٢
٠,٥٩٠	٠,١٥٢	٠,٢٣٢-	٠,٠٩٤	٠,١٢١	٠,٧٠٠	٣٣
٠,٢٧٨	٠,١٩٨-	٠,٢١٥	٠,٣٧٣-	٠,٠٣٠	٠,٢٢٩	٣٤
٠,٢٦٩	٠,١١٥-	٠,١٥٠	٠,٢٨٦	٠,٣٨٨-	٠,٠٢٨-	٣٥
٠,١٠٨	٠,٢٥٧	٠,١١٨	٠,١٦٠	٠,١٥٦	٠,٠٠٤	٣٦
٠,٥٧٩	٠,١١٩-	٠,٠٧٣	٠,٠٩٣	٠,١٥٨	٠,٧٢٥	٣٧
٠,١٢٧	٠,٠٩٧-	٠,١٢٢-	٠,١٣٤	٠,٣٠٦	٠,٠٤٧	٣٨

تابع ملحق رقم ٥

يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار أساليب المعاملة
الوالدية " قبل التدوير "

٠,١٨٠	٠,١٨٩	٠,٠٤٦-	٠,٠١٥-	٠,٢٧٤-	٠,٠٤٠	٣٩
٠,١٧٩	٠,١٣١-	٠,١٧٥	٠,٠٦٦-	٠,٣٥٥	٠,٠٢٣-	٤٠
٠,٢١٧	٠,٠٦٦-	٠,١٦٥-	٠,٣٧١-	٠,٠٧٩-	٠,٢١٧	٤١
٠,١٣٢	٠,١٧٠	٠,١٢٩	٠,٠٣٣-	٠,٢٧٠	٠,٠٩٩	٤٢
٠,٢٣١	٠,٣١١-	٠,٠٤٦-	٠,٢١٣	٠,٢٨٤-	٠,٠٨١	٤٣
٠,١٠٨	٠,٢١٣	٠,٠٦٢-	٠,٠٧٨	٠,٢٠٨	٠,٩٦	٤٤
٠,١٢٩	٠,١٥٨-	٠,٠٠٦	٠,٠٣٩	٠,٣٢٠	٠,٠٢٤-	٤٥
٠,١٢٩	٠,٤٢	٠,٠٠٨	٠,٠٢٥-	٠,٢٦٤	٠,٠٠٢	٤٦
٠,٥٤٤	٠,٢٤٢-	٠,٠٣٩	٠,١٨٩	٠,٠١٦	٠,٧١١	٤٧
٠,٢٨١	٠,٠٣٦-	٠,٠٠٨-	٠,٢٧٥	٠,٤٠٢	٠,٢٩-	٤٨
٠,١١٠	٠,٢٠٦-	٠,١٤٣-	٠,١٤٦-	٠,١٠٣-	٠,٢٣٣	٤٩
٠,١٩٨	٠,٠٦٠	٠,٠١٥	٠,١٧٨-	٠,١٦٧	٠,٢٦٥	٥٠
٠,٢٥٠	٠,٢٥٤-	٠,١٦٥	٠,٢٢٧	٠,٤١٣-	٠,٠٠٤-	٥١
٠,١٩١	٠,٠١٤	٠,٢٢١-	٠,٠٢٩	٠,٢٢٣	٠,١٤٣	٥٢
٠,١٠٦	٠,٢٦٧	٠,٠٣٤-	٠,١٧٨	٠,٣٣٥	٠,٢٣٥-	٥٣
٠,٣٥٤	٠,٠٩٢-	٠,٢٤٦-	٠,٢٨٣	٠,٢٧٣	٠,٠٧٢	٥٤
٠,١٢٦	٠,٣٦٦-	٠,٠١٦-	٠,٠٣	٠,٣٢٠-	٠,١٣٦	٥٥
٠,١٤٣	٠,٠٦٠-	٠,٠٣٧	٠,٠٩٩	٠,٣٥٧	٠,٣٥-	٥٦
٠,٢٦٦	٠,٠٦٠-	٠,١٩٣-	٠,٣٩٤-	٠,٠٣٨-	٠,٢٣٣	٥٧
٠,١٤٠	٠,١٣٣-	٠,٢٨١	٠,١٦٩	٠,٠٧٢	٠,١٥٠	٥٨
٠,١٨٣	٠,٠٧١-	٠,٠٣١	٠,٣٧٣	٠,٢٠٦-	٠,٠١١-	٥٩
٠,١٣٨	٠,٠٢٤	٠,١٩٨-	٠,٢٣٠	٠,١٩٥	٠,١٨٩-	٦٠
٠,٦٠٥	٠,١١٩-	٠,١٠٢	٠,١٠١	٠,٠٨٨	٠,٧٥٦	٦١
٠,١٣٢	٠,٠٧٢-	٠,٠١٦-	٠,١٢٠	٠,٣٢٧	٠,٠٩٨-	٦٢
٠,١٦٨	٠,٠٣٦	٠,٠٠٢-	٠,١٢٣	٠,٣٣٨-	٠,١٤٠	٦٣
٠,١٤٣	٠,١٣٧	٠,١٤٢	٠,١٣١	٠,٣١٠	٠,٠٣٩-	٦٤
٠,٦١٤	٠,٠٢٨	٠,٠٤١-	٠,٠٨٩	٠,٠٦١	٠,٧٧٥	٦٥
٠,٣٨٥	٠,٠١٠-	٠,٥٥١	٠,١١٠-	٠,٠٥٣	٠,١٦٣	٦٦
٠,٠٧٦	٠,٢٠٠-	٠,١٧٧-	٠,٠٧٨-	٠,١٢٧	٠,١٢٧	٦٧
٠,١٩٣	٠,٠٤٧-	٠,٢٠٣	٠,١٦٥	٠,٣٤٠-	٠,٠٨٢	٦٨
٠,١٦٠	٠,١٨٥	٠,٠١٩-	٠,٠٨٧	٠,٣٤٣	٠,٠١٧	٦٩
٠,١٦٢	٠,٠٩١-	٠,٠٥٠-	٠,١٨٦	٠,٣٣٣	٠,٠٧٧	٧٠
٠,١٣٠	٠,٠١٨-	٠,٠٤٨-	٠,١٤٣	٠,٣١٠-	٠,١٠٦	٧١
٠,١٤٢	٠,٣١٥	٠,١٠٨	٠,١٢٨-	٠,٠٩٢	٠,٠٧٨	٧٢
٠,٢٤٠	٠,١٣٣-	٠,٣٤٠-	٠,٢٦٦-	٠,٠٣٥-	٠,١٩٨	٧٣
٠,٠٣٩	٠,٠٦١	٠,٠٧٧-	٠,٠٤٥	٠,٠١٥-	٠,١٦٥-	٧٤
٠,٤٧٦	٠,١٢٨	٠,٠٢١-	٠,١١٧	٠,٠٥٤-	٠,٦٦٥	٧٥
٠,٠٩٣	٠,١٤٨	٠,٠٦٣-	٠,٠٩٥-	٠,١٦٧-	٠,١٧٣	٧٦
١,٦٦١	١,٩٥٨	٢,٨٥٣	٤,١٥٥	٦,٣٧٣	الجذر الكامن	
٢,٢	٢,٦	٣,٨	٥,٥	٨,٤	نسبة التباين	

ملحق رقم ٦

يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار أساليب المعاملة

الوالدية " بعد التدوير "

الإشتراكيات	٥	٤	٣	٢	١	العامل المتغيرات
٠,٢٩٠	٠,٠٥٢	٠,٠٤٧	٠,٥٠٣	٠,١١٢	٠,١٣٨	١
٠,١٠٥	٠,٠٢٥-	٠,٠٨٢-	٠,١١٧	٠,١١٢	٠,٢٦٨	٢
٠,٤٨٥	٠,٠٠١	٠,٦٩٠	٠,٠٤٣-	٠,٠٧٤	٠,٠٤٣	٣
٠,١٥٥	٠,١١٦	٠,٠٥٣	٠,١١٣	٠,٢٧٩	٠,٢٢٠	٤
٠,١٦٨	٠,١٦٧	٠,٠٠٥-	٠,١٧٢	٠,٠٩٣	٠,٠٣٨	٥
٠,٠١٩	٠,٠٣٥	٠,١٠١-	٠,٠٦٨-	٠,٠٤٨	٠,٠٢١	٦
٠,٠٢١	٠,٠٤١	٠,٠٧٠	٠,٠٠١	٠,١١٧	٠,٠٣١-	٧
٠,٦٠٢	٠,٠٣٣	٠,٠١٢	٠,٧٧٣	٠,٠١٠	٠,٠٤٥	٨
٠,١٣٣	٠,٠٩٤	٠,٠٧٥-	٠,٠٤٥	٠,٤٠٧	٠,٢٨٩	٩
٠,٥١٠	٠,٠٩٨-	٠,٦٧٨	٠,١٨٥	٠,٠٣٩	٠,٠٦٩	١٠
٠,٦٠٢	٠,٠٠٧-	٠,٠٠٥	٠,١١٨	٠,٧٥١	٠,١٥٤	١١
٠,٠٤٦	٠,٠٢٠	٠,١٢٩-	٠,٠٥٩-	٠,١٦١-	٠,٠٠٣-	١٢
٠,٥٣٧	٠,٠٣٤	٠,٠٣٦	٠,١٢٠	٠,٢٧٥	٠,٠٥٠١	١٣
٠,٠٦٠	٠,٠٣٤	٠,١١٧	٠,١١١-	٠,١٨١	٠,٠١٧	١٤
٠,٤٣٠	٠,١٩٨	٠,٠٧٥	٠,٥٩٤	٠,٠٨٧	٠,١٥٧	١٥
٠,٠٦٥	٠,٠٩٣	٠,٠٠٥-	٠,٠٦٤	٠,٠٢٣	٠,٢٢٨	١٦
٠,٠٤٢	٠,٠٠٥-	٠,٠٢٠-	٠,٠٩٧-	٠,٠٨٨-	٠,١٨٠-	١٧
٠,١٨٩	٠,٠٤٠	٠,١٠١	٠,٠٨٩	٠,٣٨٣	٠,١٥١	١٨
٠,٤٨٠	٠,٥٧١	٠,١١٣	٠,٠٤٤-	٠,٣٦٥	٠,٠٧٧	١٩
٠,٥٧٣	٠,٠٧٩	٠,٠٣١-	٠,٠٨٥	٠,٢٤٢	٠,٧١٣	٢٠
٠,٠٠٦	٠,٠١٠	٠,٠٢١	٠,٠٢٢-	٠,٠٦٧	٠,٠٠٣	٢١
٠,٥٩٠	٠,١١٨	٠,١٠٢	٠,٧٣٨	٠,١٤١	٠,٠٢٧	٢٢
٠,٠٢٠	٠,٠٤٠	٠,٠٣١-	٠,١٠٥-	٠,٠٢٧	٠,٠٧٦	٢٣
٠,٥٥٩	٠,٢٣٣	٠,٦٩٠	٠,٠٥٦	٠,١٤٦	٠,٠٦١-	٢٤
٠,٤٣٨	٠,٠٣١-	٠,١٤٩	٠,٠٢٢	٠,٦٣٢	٠,١٢٢	٢٥
٠,٠٩٤	٠,٢٣٣	٠,٠٠٤-	٠,١٨٧	٠,٠٦٣	٠,٠٢٨	٢٦
٠,٢١٥	٠,٠٤٣-	٠,٢٠٢	٠,٠٨٥	٠,٠٦٢	٠,٤٠٣	٢٧
٠,٠٤٣	٠,٠٩٧	٠,١١٥	٠,٠٣٠	٠,٠٦١	٠,١٢٧	٢٨
٠,٠٧٦	٠,١٥٨	٠,١١٠	٠,٠٤٠	٠,١٦٧	٠,٠٩٨	٢٩
٠,٠١٨	٠,٠٢١-	٠,٠٠٥	٠,١١٠	٠,٠٢٧-	٠,٠٦٦-	٣٠
٠,١٢٧	٠,١٤٤	٠,٥٤٣	٠,٠٠٥-	٠,٢١٤	٠,٢٤٣	٣١
٠,٣٢٢	٠,١٥١-	٠,٥٠١	٠,١٩٦	٠,٠٣٩-	٠,٠٨٩	٣٢
٠,٠٥٤	٠,١٧٢	٠,٠٥٨	٠,٠٢٧	٠,٠٩٧	٠,١٠٣	٣٣
٠,٢٨٢	٠,٤٢٩	٠,٠٦١	٠,٠٤٤	٠,٣٠٢	٠,٠٢٩	٣٤
٠,٥١٢	٠,٠٣٨	٠,٠٥٣	٠,٠٢١	٠,٠١٢	٠,٧١٢	٣٥
٠,٠٥٤	٠,٠٢٣	٠,١٧٣	٠,٠٢٠-	٠,٠٧٦	٠,١٣٠	٣٦
٠,٠٢٧	٠,١٣٨	٠,٠٢٠	٠,٠١٤	٠,٠٤٠-	٠,٠٧٩-	٣٧
٠,١٠٠	٠,٠٠٧	٠,٠٤١	٠,٢٨٢	٠,١٢١	٠,٠٦٢	٣٨

تابع ملحق رقم ٦

يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار أساليب المعاملة

الوالدية " بعد التدوير "

٠,٢٤٢	٠,٠٤١-	٠,٠٣٤-	٠,٠٢٩	٠,٢٤٣	٠,٤٢٣	٣٩
٠,٣٤١	٠,١٨٥	٠,٠١٠	٠,٠١٠-	٠,٢٠٨	٠,٠٦١-	٤٠
٠,٤٢٤	٠,٠٩٢	٠,٠٣٩	٠,١٦٨	٠,٥٨٤	٠,٢١٢	٤١
٠,٢٨٧	٠,٥٠١	٠,٠٠٥	٠,١٧٨	٠,٠٦٤-	٠,٠١٤-	٤٢
٠,٢٥٧	٠,١٠٢	٠,٠٠٩	٠,١٣٠-	٠,٢٠٤	٠,٤٤٣	٤٣
٠,٠٤٥	٠,٠٦٣-	٠,٠١٦	٠,٠٠٤	٠,١٥٥	٠,١٢٩	٤٤
٠,١٩٩	٠,٠٧٠	٠,٢١٥	٠,٣٦٦	٠,١٠٦	٠,٠٤٨	٤٥
٠,١٥٥	٠,١٠٠	٠,١٥١	٠,٣٠٧	٠,١٦٧	٠,٠٠١	٤٦
٠,٠١٥	٠,٠٤٩-	٠,٠٠٣-	٠,١٠٠-	٠,٠١٦	٠,٠٤٤	٤٧
٠,٠٧٨	٠,٠٣٠	٠,٢١٩	٠,١٣٥	٠,٠٧٩-	٠,٠٧٠-	٤٨
٠,٣١٤	٠,٠٧٤	٠,٠٢١	٠,٠٩٢	٠,٥٠١	٠,٢٢٠	٤٩
٠,٥٠٦	٠,٠٥٠١	٠,١١٦-	٠,٢٥٢	٠,٣٩٣	٠,٠٦٠	٥٠
٠,٦٩٥	٠,٠٢٧	٠,٠٨٣	٠,٠٢٥	٠,٠٤٩	٠,٨٢٧	٥١
٠,٠٤٣	٠,٠٠٨-	٠,١٢٣	٠,١٢٠	٠,٠٩٠	٠,٠٧٢	٥٢
٠,٠٦٠	٠,٠٨٥	٠,٠٠٢	٠,٢٢٤	٠,٠٠٥-	٠,٠٥٣	٥٣
٠,١١٧	٠,١٠٧	٠,٠٣٨-	٠,٢٩٦	٠,١٣٠	٠,٠٠١-	٥٤
٠,٣٦٤	٠,٠٨٩	٠,٠٥٩	٠,٠٤٩	٠,٢٦٣	٠,٥٣٠	٥٥
٠,١٢٣	٠,٠٨٩	٠,٢٧٨	٠,١٦٣	٠,٠٩١	٠,٠٥٨	٥٦
٠,٥٢٤	٠,١٢٤	٠,١٣٦	٠,٠٧١	٠,٦٦١	٠,٢١٩	٥٧
٠,٣٥٨	٠,٥٢٩	٠,٠٥٩-	٠,٢٢٣	٠,٠١٧	٠,١٧٥	٥٨
٠,٢٣٨	٠,٠٣٦-	٠,١٨١	٠,١٤١	٠,٠٦٣	٠,٤٤٢-	٥٩
٠,٠٣٣	٠,٠٣٢-	٠,٠١٧	٠,١٦٩	٠,٠٢٦	٠,٠٥١	٦٠
٠,٠٣٦	٠,١٨٩	٠,٠٠٩-	٠,٠١٠	٠,٠٠٣-	٠,٠١٢-	٦١
٠,١٧٧	٠,٠٢٥	٠,٠٤٣	٠,٣٨٦	٠,٠١٩-	٠,١٥٩	٦٢
٠,٣٩٤	٠,٠١٨	٠,٠٨٠	٠,٠٣٠	٠,٢١٩	٠,٥٨٢	٦٣
٠,٢٧٢	٠,٠٠٨	٠,٥٠١	٠,٠٥٨	٠,١٠٣-	٠,٠٨٣	٦٤
٠,١١٤	٠,١١٧	٠,٠١١-	٠,٠٤٨-	٠,٠٩٧	٠,٠٦١-	٦٥
٠,٥٤٢	٠,٦٨٢	٠,١٣٤	٠,٠١١-	٠,٠٣٩-	٠,٢٣٩	٦٦
٠,١٧٦	٠,٠٧٥	٠,٠٩٦	٠,١١٧	٠,٣٥١	٠,١٥٥	٦٧
٠,٥١٧	٠,١٤٥	٠,٠١٦	٠,١١٤	٠,٠٨١	٠,٦٩٠	٦٨
٠,٠٩٠	٠,٢٠٢	٠,٠٤٩	٠,١٨٤	٠,١١٤	٠,٠٠٣	٦٩
٠,١٧٧	٠,٠٨٣	٠,٠٢١	٠,٤١٢	٠,٠١٥-	٠,٠١١	٧٠
٠,٤٠٥	٠,١٦٦	٠,٠٩٢	٠,٠٣٣	٠,٧٩٩	٠,٥٧٣	٧١
٠,١٩٠	٠,٠٢٠-	٠,١٣٤	٠,٣٦٢	٠,٠٦٦	٠,١٩٠	٧٢
٠,٠٤٨٩	٠,٠٤١	٠,٠٧٧	٠,٢٤١	٠,٦٨٤	٠,١١٠	٧٣
٠,١٤٢	٠,١٢١	٠,٠٥٠	٠,١٤٥	٠,١٢٧	٠,٢٩٦	٧٤
٠,٠٢٢	٠,٠٩٣-	٠,٠٠٤	٠,١٠٣-	٠,٠١٣	٠,٠٤٦-	٧٥
٠,١٤٥	٠,٠١١-	٠,٠٧٥-	٠,٠٤١	٠,٢٠٩	٠,٣٠٧	٧٦
الجذر الكامن						١,٦٦١
نسبة التباين						٢,٢
						١,٩٥٨
						٢,٨
						٥,٥
						٨,٤



Oxford Academy For Advanced Studies
In cooperation with
Assiut University

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Some Temperamental Traits and Parental Attitudes as Related to Commitment of Traffic Accidents.

Ph.D.Thesis in Educational Psychology

Submitted by:

Muhammed Ali. Samran Al-Banyan Al-Harbi

Supervised by :

Prof. Ahmed Osman Saleh Tantawy

Prof. of Educational
Psychology

Faculty of Education

Assiut University

Dr. Thabet Md.Saleh Al- Qahtani

Assistant Prof. of Research
Methodology

Faculty of Education

Umm Al- Qura University Makkah.

-1998 -